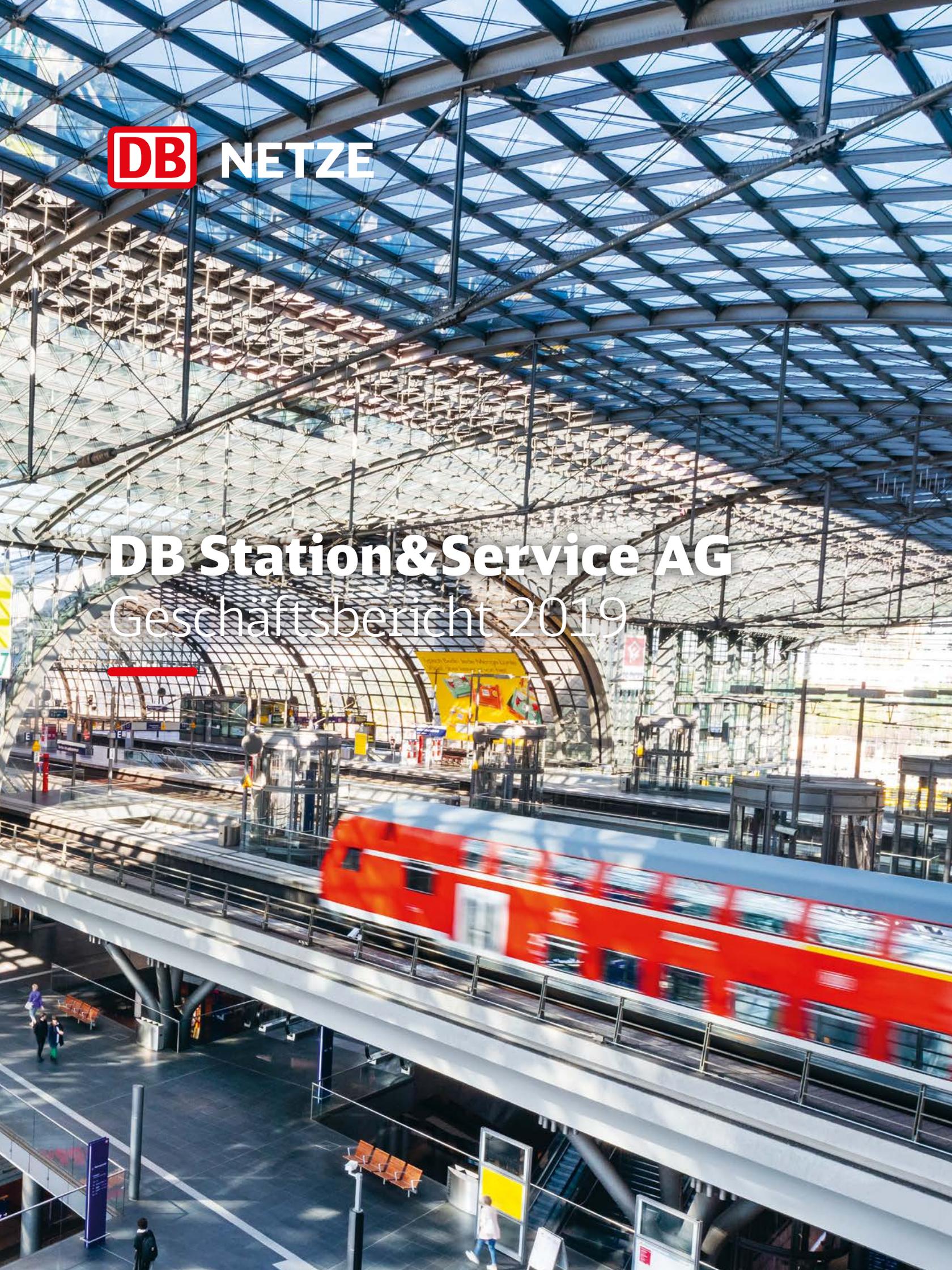




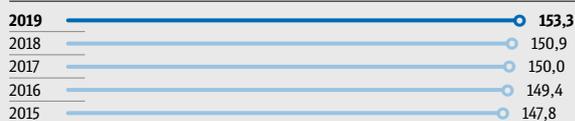
DB Station&Service AG

Geschäftsbericht 2019



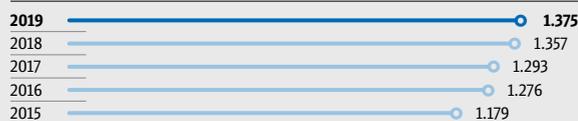
Entwicklungen im Geschäftsjahr 2019

Stationshalte – in Mio.



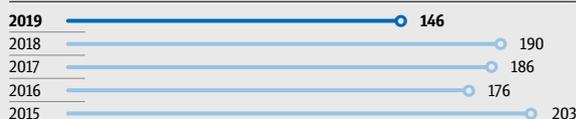
↗ 2019 zu 2018: +1,6 %

Umsatzerlöse – in Mio. €



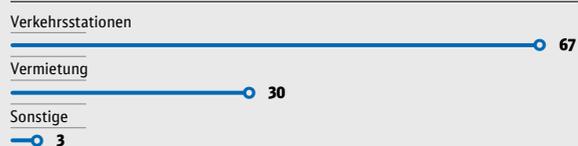
↗ 2019 zu 2018: +1,3 %

Ergebnis nach Steuern¹⁾ – in Mio. €



↘ 2019 zu 2018: -23,2 %

Umsatzstruktur – in %



Ausgewählte Kennzahlen	2019	2018	Veränderung	
			absolut	%
FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €				
Umsatz	1.375	1.357	+18	+1,3
Ergebnis nach Steuern ¹⁾	146	190	-44	-23,2
Bilanzsumme per 31.12.	3.339	3.198	+141	+4,4
Anlagevermögen per 31.12.	3.241	3.141	+100	+3,2
Eigenkapital per 31.12.	1.499	1.499	-	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	1.221	1.027	+194	+18,9
Brutto-Investitionen	1.089	875	+214	+24,5
Netto-Investitionen ²⁾	255	156	+99	+63,5
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	6.007	5.641	+366	+6,5
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Anzahl der Bahnhöfe	5.384	5.368	+16	+0,3
Stationshalte in Mio.	153,3	150,9	+2,4	+1,6

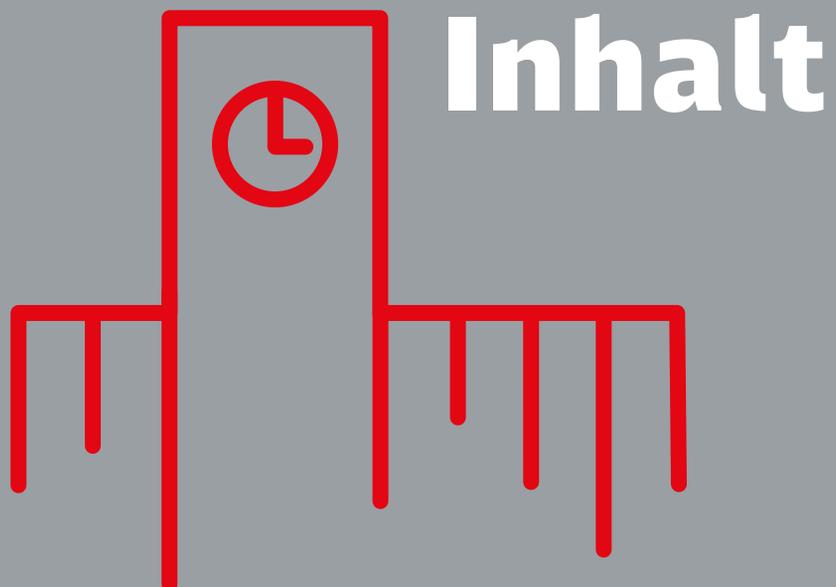
¹⁾ Die DB Station&Service AG hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der Deutschen Bahn AG.

²⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen von Dritten.



Ökostrom an Bahnhöfen

Auch an unseren Bahnhöfen wollen wir ab sofort verstärkt Ökostrom einsetzen. Seit dem 1. Januar 2019 werden die 15 größten Bahnhöfe Deutschlands mit Ökostrom versorgt. Insgesamt zählen sechs Stationen in Berlin, die Hauptbahnhöfe von Hamburg, Hannover, Düsseldorf, Köln, Frankfurt am Main, Nürnberg und Stuttgart sowie zwei Stationen in München dazu. Täglich sind hier über vier Millionen Reisende und Besucher unterwegs.



Inhalt

2 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

5 Lagebericht

23 Jahresabschluss

41 Bericht des Aufsichtsrats

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden



Bernd Koch
Vorsitzender des Vorstands
der DB Station&Service AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

nicht nur uns als Deutschlands größten Gastgeber stellt das Jahr 2020 mit dem Ausbruch der Coronapandemie vor große Herausforderungen. Gemeinsam mit allen DB-Kolleginnen und -Kollegen haben wir es geschafft, den Eisenbahnbetrieb aufrechtzuerhalten, um den Menschen ein Grundangebot an Mobilität und Service zu ermöglichen. Die Sicherheit der Kunden und Mitarbeitenden stand und steht dabei immer an erster Stelle. Gleichzeitig ist es uns wichtig, unsere Partner bestmöglich zu unterstützen und zusammen schnelle und pragmatische Lösungen zu finden. Nur gemeinsam können wir auch zukünftig unserem Anspruch gerecht werden, unseren Kunden einen angenehmen Aufenthalt am Bahnhof zu bereiten.

2019 war ein Rekordjahr: 1,3 Milliarden Euro haben wir gemeinsam mit Bund und Ländern in unsere Bahnhöfe investiert – so viel wie nie zuvor. 650 große und kleine Bahnhöfe haben wir im Laufe des Jahres barrierefrei ausgebaut, modernisiert oder neu errichtet.

Deutschlandweit sind täglich durchschnittlich 21 Millionen Menschen an unseren Bahnhöfen unterwegs. Dabei liegt uns am Herzen, dass unsere Gäste sicher und bequem einsteigen und ankommen und sich am Bahnhof wohlfühlen. Wir kümmern uns daher um moderne Wartebereiche, mehr Sauberkeit, klimafreundliche Energieversorgung, ein attraktives Bahnhofsumfeld sowie gute Kundeninformation. An bereits 70 Stationen haben wir 2019 die Reisendeninformation für unsere Kunden verbessert, bis 2022 werden alle Bahnhöfe, die mit Infotafeln und Zuganzeigern ausgestattet sind, umgestellt: Dank der IT-Systeme RI-Plattform und IRIS+ verfügen unsere Tafeln und Anzeiger so über mehr Details zu Reise, Anschlüssen und Wagenreihung. Ab 2021 werden auch Bahnhöfe mit DSA auf diese neuen Backend-systeme umgestellt. Elf DB Informationen der neuen Generation, die bis Ende 2019 unter anderem in den Hauptbahnhöfen Frankfurt am Main, Leipzig und Mannheim eröffnet wurden, bieten zudem bessere Beratungsmöglichkeiten für unsere Kunden, zum Beispiel durch neue Monitore.

Um zu testen, wie wir Kundenwünsche am besten erfüllen können, haben wir 2019 an deutschlandweit 16 Zukunftsbahnhöfen neue Services gestartet – von Sitzbänken auf den Vorplätzen über intelligente Mülleimer bis hin zu besseren Einkaufsmöglichkeiten und E-Scooter-Parkplätzen. Premiere war im November am Hauptbahnhof Wolfsburg. Hier können Kunden zum Beispiel künftig einen neuen Wartepavillon mit Steharbeitsplätzen erleben sowie Fahrstühle, die vorab digital melden, ob eine Wartung nötig sein wird. Was an den 16 Zukunftsbahnhöfen gut ankommt, kann in Zukunft zum Standard an Bahnhöfen werden.

Auch unser erster Smart-City-Bahnhof wurde 2019 fertiggestellt: Der Bahnhof Berlin-Charlottenburg verbindet umweltfreundliche Angebote für eine nachhaltige Stadt und eine gute Vernetzung von Verkehrsinfrastruktur und Mobilität. Anregungen von Reisenden, Bahnhofsbesuchern und Anwohnern haben wir aufgenommen, um den Bahnhofsvorplatz umzugestalten. Wir entwickeln den Bahnhof

zum attraktiven Anziehungspunkt und somit zum Zentrum des urbanen Lebens weiter. Im Zuge von Smart-City-Partnerschaften in Hamburg und, neu seit 2019, Köln entwickeln wir Bahnquartiere weiter und kümmern uns um Anschlussmobilität und attraktive Vorplätze.

Bei der klimafreundlichen Energieversorgung sind wir 2019 mit großen Schritten vorangekommen. Sowohl die Zukunftsbahnhöfe und die Smart-City-Bahnhöfe als auch die 15 meistfrequentierten Bahnhöfe Deutschlands werden seit diesem Jahr mit 100 Prozent Ökostrom betrieben. Zudem rüsten wir die Beleuchtung an Bahnhöfen auf energieeffiziente Leuchtmittel um – bereits 500 Bahnhöfe setzen auf sparsame LED-Leuchten. Der Ökostrom und die LED-Leuchtmittel sparen jährlich rund 42.000 Tonnen CO₂ ein.

Um das Klima zu schützen und Bahnhöfe für den Umstieg vom Auto aufs Fahrrad in Kombination mit der Bahn attraktiver zu machen, haben wir gemeinsam mit dem Bundesumweltministerium eine Bike + Ride-Offensive gestartet: Bis 2022 werden 100.000 zusätzliche Fahrradstellplätze an Bahnhöfen entstehen. Im September 2019 ging die erste Anlage in Hof in Bayern in Betrieb.

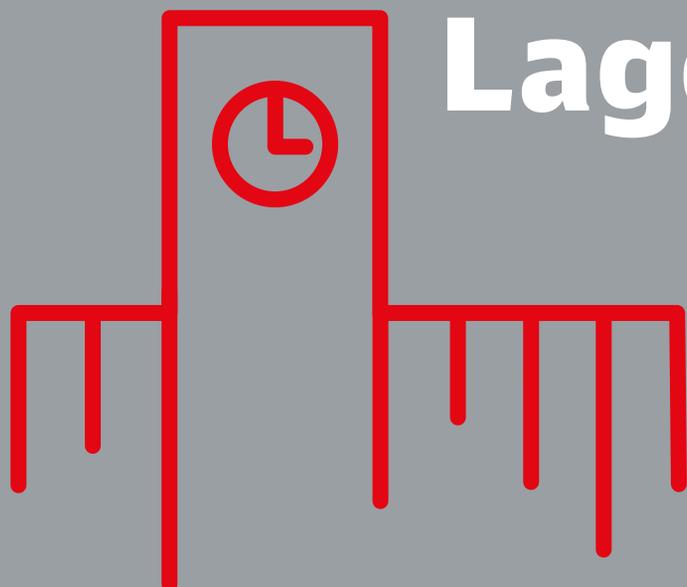
Neben dem Modernisieren der bestehenden Bahnhöfe haben wir 2019 auch neue Stationen fertiggestellt und zum Beispiel »Gateway Gardens« in Frankfurt am Main, »Elbbrücken« in Hamburg oder »Ingolstadt Audi« in Bayern eröffnet. Allein an diesen drei Nahverkehrsstationen steigen täglich rund 36.000 Reisende ein und aus.

Mit der 2019 gestarteten neuen Konzernstrategie Starke Schiene fokussieren wir uns als DB auf den konsequenten Ausbau des Schienenverkehrs in Deutschland. Wir wollen entscheidend zur Verkehrswende beitragen und noch mehr Menschen überzeugen, vom Auto auf die Schiene zu wechseln. Bahnhöfe als Drehscheiben moderner Mobilität sind dabei ein zentrales Element. Wir machen unsere Bahnhöfe leistungsfähig für die steigende Zahl unserer Gäste, orientieren uns an den Wünschen unserer Kunden und arbeiten hart daran, dass Reisende und Besucher sich an unseren 5.400 Bahnhöfen wohlfühlen.

Herzlichst



Bernd Koch
Vorstandsvorsitzender der
DB Station&Service AG



Lagebericht

**6 Angaben zur Unternehmensführung
und zur Gesellschaft**

7 Rahmenbedingungen

**9 Ertrags-, Finanz-
und Vermögenslage**

12 Nichtfinanzielle Kennzahlen

14 Nachhaltigkeit

14 Strategie

16 Weitere Informationen

18 Nachtragsbericht

19 Chancen- und Risikobericht

21 Prognosebericht

Angaben zur Unternehmensführung und zur Gesellschaft

Die DB Station&Service AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Dementsprechend unterliegt die DB Station&Service AG mit Vorstand und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Kontrollstruktur. Die beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Dem Vorstand gehörte bis zum 30. Juni 2019 im Ressort Finanzen eine Frau an. Per 31. Dezember 2019 war diese Stelle vakant, seit dem 1. Februar 2020 ist der Vorstandsposten Finanzen wieder mit einer Frau besetzt.

Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig. Dem Aufsichtsrat gehören elf Mitglieder an, wovon fünf Mitglieder Anteilseignervertreter und sechs Arbeitnehmervertreter sind. Die Anteilseignervertreter werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmerseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Dem Aufsichtsrat gehörten per 31. Dezember 2019 fünf Frauen an.

	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020
Frauenanteil – in %	Ist	Ist	Ziel
Vorstand	25,0	0,0	25,0
Aufsichtsrat	45,5	45,5	30,0
Erste Führungsebene	20,0	18,5	16,3
Zweite Führungsebene	23,8	23,7	24,1

Die DB Station&Service AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DBAG) und innerhalb des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) dem Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe zugeordnet. Die Organisationsstruktur des DB-Konzerns besteht im Wesentlichen aus acht Geschäftsfeldern, die von der konzernleitenden Managementholding DBAG geführt werden. Die Anteile der DBAG befinden sich vollständig im Besitz der Bundesrepublik Deutschland.

Der Aufsichtsrat der DBAG hat im Berichtsjahr eine neue Vorstandsstruktur beschlossen, die ab dem 1. Januar 2020 gültig ist. Die Geschäftsfelder DB Fernverkehr und DB Regio werden durch das Vorstandsressort Personenverkehr geführt. Das Geschäftsfeld DB Cargo ist ab dem 1. Januar 2020 dem neu geschaffenen Vorstandsressort Güterverkehr zugeordnet. Die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Per-

sonenbahnhöfe und DB Netze Energie werden durch das Vorstandsressort Infrastruktur geführt. Die Geschäftsfelder DB Schenker und DB Arriva (ab dem 1. Januar 2020) sind dem Vorstandsressort Finanzen&Logistik zugeordnet.

Die DB Station&Service AG betreibt bundesweit rund 5.400 Personenbahnhöfe. Als einer der größten Bahnhofsbetreiber Europas entwickeln und betreiben wir Bahnhöfe als Kerngeschäft und bieten Reisenden und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mobilitätsorientierte Serviceleistungen rund um den Bahnhof an. Mit ihrer flächendeckenden Präsenz sichert die DB Station&Service AG für Millionen Reisende pro Tag den Zugang zum System Bahn. Von den rund 153 Millionen Stationshalten im Berichtsjahr entfallen rund 40 Millionen (26,1%) auf DB-konzernexterne EVU. Im Berichtsjahr zählte die DB Station&Service AG insgesamt 116 EVU zu ihren Kunden, davon 109 DB-konzernexterne EVU.

Unsere Personenbahnhöfe sind Drehscheiben für Menschen und Mobilität, Eingang zur Stadt und Portal zur Bahn. Bahn, Bus, Auto oder Fahrrad werden hier verknüpft. Menschen kaufen hier ein oder genießen das gastronomische Angebot. Bahnhöfe sind Treffpunkte einer modernen Mobilitätsgesellschaft. Mit kreativen Ideen und Leidenschaft entwickelt die DB Station&Service AG die Bahnhöfe für Menschen weiter, die unterwegs sind.

Die wichtigsten finanziellen Leistungsindikatoren sind für DB Station&Service AG Umsatz und Ergebnis. Die führende Leistungskennziffer sind Stationshalte.

Das Berichtsjahr verlief für die DB Station&Service AG verhalten. Die Umsatzerlöse konnten sowohl im Bereich der Verkehrsstationen als auch im Bereich der Vermietung gesteigert werden. Das Ergebnis nach Steuern lag mit 146 Mio. € um 44 Mio. € unter dem Vorjahreswert, was insgesamt mit der für das Geschäftsjahr 2019 abgegebenen Prognose übereinstimmt.

Rahmenbedingungen

- 7 — **Wirtschaftliches Umfeld**
- 7 — **Entwicklung auf den relevanten Märkten**
- 7 — **Prognose-Ist-Vergleich**
- 7 — **Politisches Umfeld**

Wirtschaftliches Umfeld

Der Erfolg unserer Aktivitäten wird auch durch die konjunkturelle Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland beeinflusst. Eine nachlassende Inflation, eine weiterhin solide Beschäftigungssituation sowie höhere Löhne und Gehälter bedeuteten im Berichtsjahr ein grundsätzlich positives Umfeld für den deutschen Schienenpersonenverkehr (SPV).

Entwicklung auf den relevanten Märkten

In Deutschland übernimmt der DB-Konzern mit der integrierten Konzernstruktur eine doppelte Verantwortung für den Verkehrsträger Schiene: Der DB-Konzern ist gleichzeitig Betreiber und führender Nutzer der Schieneninfrastruktur. Die damit einhergehende stärkere Kunden- und Effizienzorientierung der Infrastruktur kommt diskriminierungsfrei allen EVU zugute. Eine im internationalen Maßstab strenge Regulierung durch die mit sehr weitgehenden Befugnissen ausgestatteten Regulierungsbehörden, das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und die Bundesnetzagentur (BNetzA), stellt neben den DB-konzerninternen Verhaltensregeln die Wettbewerbsneutralität der Schieneninfrastruktur sicher. 2019 nahm die Zahl der Infrastrukturkunden auf hohem Niveau weiter zu.

Die Zahl der Stationshalte ist, getrieben vor allem durch die Entwicklung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), auch im Berichtsjahr insgesamt weiter gestiegen. Infolge von Ausschreibungsgewinnen im Regionalverkehr nahm der Anteil der DB-konzernexternen Bahnen weiter zu.

Die Einzelhandelsumsätze in Deutschland (ohne Kfz und Tankstellen) sind entsprechend dem Vorjahrestrend im Berichtsjahr weiter gestiegen. Die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen lagen leicht über dem Vorjahresniveau.

SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND WÄCHST SPÜRBAR

Der SPV in Deutschland wuchs 2019 über dem Niveau des Gesamtmarktes. Dementsprechend stieg der Marktanteil des SPV leicht. SPNV und Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) profitierten dabei von der weiterhin guten Einkommens- und Beschäftigungssituation bei gegenläufig leicht sinkenden Kraftstoffpreisen. Punktuelle Angebotsanpassungen und -ausweitungen stützten die Entwicklung.

Der DB-Konzern verzeichnete 2019 bei DB Fernverkehr einen deutlichen Anstieg der Verkehrsleistung. Die Verkehrsleistung bei DB Regio ging hingegen zurück.

DB-konzernexterne Bahnen steigerten ihre Verkehrsleistung im SPNV moderat gegenüber dem Vorjahr. FlixTrain baute sein Angebot im SPFV aus und verdoppelte seine Fahrgastzahl, wenngleich auf sehr niedrigem Niveau.

Prognose-Ist-Vergleich

Die Leistungsentwicklung im Berichtsjahr entspricht der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2018 abgegebenen Prognose für die Leistungsentwicklung im Geschäftsjahr 2019. Die Anzahl der Stationshalte ist im Berichtsjahr um 2,4 Mio. Stationshalte (1,6%) gestiegen, unter anderem aufgrund von Taktverdichtungen in einigen Aufgabenträgergebieten. Ebenfalls positiv haben sich die vergleichsweise geringen Auswirkungen von Unwettern und die Inbetriebnahme neuer Stationen ausgewirkt.

Politisches Umfeld

NATIONALE PLATTFORM ZUKUNFT DER MOBILITÄT VERÖFFENTLICHT ERSTE ERGEBNISSE

Die vom Bund eingerichtete Nationale Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) hat Ende September 2018 ihre Arbeit aufgenommen. Ziel der verkehrsträgerübergreifend ausgerichteten Plattform ist es, zukunftsweisende Konzepte und Handlungsempfehlungen zu entwickeln, um wettbewerbsfähige Unternehmen und Arbeitsplätze in Deutschland zu erhalten sowie eine tragfähige, bezahlbare, bedarfsgerechte, klimafreundliche und nachhaltige Mobilität sicherzustellen. Die Arbeit der Plattform ist in sechs Arbeitsgruppen gegliedert. Die Arbeitsgruppe 1 Klimaschutz hat 2019 in einem Zwischenbericht Wege zur Erreichung der Klimaziele 2030 im Verkehrssektor erarbeitet. Auch in den anderen fünf Arbeitsgruppen wurden erste Berichte zu den Arbeitsergebnissen erstellt. Am 18. Dezember 2019 wurde der Fortschrittsbericht 2019 veröffentlicht, der zehn Kernthesen zur Zukunft der Mobilität formuliert und die bisherige Arbeit der NPM darstellt. Die Arbeit und die Zusammenarbeit zwischen den Arbeitsgruppen werden kontinuierlich fortgeführt. Der DB-Konzern ist im Lenkungsreis und in den Arbeitsgruppen Klimaschutz im Verkehr und Digitalisierung vertreten.

KLIMASCHUTZPROGRAMM 2030 STÄRKT DEN SCHIENENVERKEHR IN DEUTSCHLAND

Das Bundeskabinett hat am 9. Oktober 2019 das Klimaschutzprogramm 2030 beschlossen. Durch die im Programm verankerten Maßnahmen (Klimapaket) soll sichergestellt werden, dass die nationalen Klimaschutzziele 2030 (55% weniger Treibhausgase im Vergleich zum Jahr 1990) erreicht werden. Neben der Einführung einer CO₂-Bepreisung ist beispielsweise im Sektor Verkehr ein umfangreiches Maßnahmenbündel vorgesehen, das teilweise bereits durch gesetzliche Änderungen umgesetzt ist. Besondere Bedeutung für den Schienenverkehr in Deutschland haben die angestrebte Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des SPV, unter anderem durch die geplante Anhebung der Mittel gemäß dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und der Regionalisierungsmittel (**NACHTRAGSBERICHT**  18). Ebenso Inhalt des Programms ist die Stärkung des Schienengüterverkehrs (SGV). Maßnahmenbausteine hierfür sind unter anderem die Ermöglichung langer Güterzüge, die Digitalisierung des SGV sowie die Fortsetzung der Förderung der Trassenpreise und eine Förderung zur Reduzierung der Anlagenpreise. Ebenfalls erhebliche Relevanz haben die angekündigten Kapitalerhöhungen (**NACHTRAGSBERICHT**  18), mit denen zusätzliche Maßnahmen zur Modernisierung sowie zur Erhöhung von Qualität und Kapazität und zum Ausbau des Schienennetzes der Eisenbahninfrastruktur umgesetzt werden sollen, sowie die am 1. Januar 2020 für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) in Kraft getretene Absenkung der Mehrwertsteuer und die vorgesehene Planungsbeschleunigung.

ZUKUNFTSBÜNDNIS SCHIENE FÜHRT ARBEIT FORT

Das im Vorjahr von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer initiierte Zukunftsbündnis Schiene soll unter Leitung des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann daran arbeiten, Ziele und Maßnahmen der Bundesregierung im Bereich der Bahnpolitik anzugehen. Die Inhalte des Zukunftsbündnisses werden in sechs Arbeitsgruppen entwickelt und diskutiert: Deutschland-Takt einführen; Kapazitäten ausbauen; Wettbewerbsfähigkeit der Schiene stärken; Lärmemissionen senken; Digitalisierung, Automatisierung, Innovationen; Fachkräftebedarf Schiene. Der DB-Konzern ist in allen Arbeitsgruppen und im Lenkungskreis beteiligt. Beim Schienengipfel am 7. Mai 2019 wurde ein Zwischenbericht vorgelegt, am 15. Oktober 2019 wurden im Lenkungskreis Maßnahmen für ein Sofortprogramm beschlossen. Ein Endbericht (Masterplan Schiene 2020) soll voraussichtlich im Sommer vorliegen.

BNETZA GENEHMIGT STATIONSENTGELTE 2020

Die BNetzA hat am 14. Juni 2019 die Stationspreise der DB Station&Service AG mit sehr geringen Änderungen genehmigt. Bei der Prüfung der Kostenbasis erfolgte eine geringfügige Kürzung, die aber keine Auswirkung auf die Stationspreise hatte.

MOBILFUNKVERSORGUNG ENTLANG DER SCHIENENWEGE

Die Frist zur Erfüllung der Versorgung der Hauptschienenwege mit Mobilfunk aus der Frequenzauktion 2015 ist Ende 2019 abgelaufen. Nach Angaben der Mobilfunknetzbetreiber konnten die Hauptverkehrswege zum Jahresende noch nicht in vollem Umfang versorgt werden. Die BNetzA prüft die Gesamterfüllung und etwaige hieraus entstehende Konsequenzen. Um dem Kundenwunsch nach lückenloser Konnektivität und unterbrechungsfreier Telefonie während der Bahnfahrt Rechnung tragen zu können, gerät die Umsetzung der Versorgungsaufgaben aus der 5G-Auktion 2019 in den Fokus. Bis Ende 2024 sollen alle Schienenwege mit Mobilfunk ausgeleuchtet werden. Der DB-Konzern hat zur Umsetzung das Projekt Masterplan Konnektivität Schiene initiiert.

ZIVILVERFAHREN ZU INFRASTRUKTUR-NUTZUNGSENTGELTEN

Während der Bundesgerichtshof (BGH) in einem Urteil aus dem Jahr 2011 die Auffassung vertreten hatte, dass Eisenbahninfrastrukturnutzungsentgelte auch nochmals zivilgerichtlich am Maßstab des § 315 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) auf ihre Billigkeit überprüft werden können, hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) im Jahr 2017 entschieden, dass die zivilgerichtliche Überprüfung europarechtswidrig sei und zu Diskriminierungen führen könne. Mit Urteil vom 29. Oktober 2019 (Urteilsgründe liegen seit dem 29. Januar 2020 vor) hat der BGH das Urteil des EuGH wiederum insoweit einschränkend ausgelegt, als dass er die zivilgerichtliche Überprüfbarkeit von regulierten Eisenbahninfrastrukturentgelten am Maßstab des kartellrechtlichen Missbrauchsverbots (Art. 102 Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union [AEUV]) bejaht. Damit gehen die zwischen der DB Netz AG, der DB Station&Service AG und EVU beziehungsweise Aufgabenträgern oder Bundesländern anhängigen Rechtsstreitigkeiten weiter. Die Gerichte werden nun in jedem Einzelfall klären

müssen, ob ein Verstoß der regulierten Eisenbahninfrastrukturergelte gegen Art. 102 AEUV vorliegt. Auch eine erneute Befassung des EuGH mit dieser Frage ist aufgrund des offenkundigen Widerspruchs der BGH-Entscheidung zur Rechtsauffassung des EuGH nicht ausgeschlossen. Parallel dazu haben mehrere Zugangsberechtigte bei der BNetzA Anträge auf eine rückwirkende Überprüfung von Eisenbahn-

infrastrukturergelten gestellt, die die BNetzA mit Beschlüssen vom 11. Oktober 2019 als unzulässig zurückgewiesen hat, da den Antragstellern in der Vergangenheit ausreichende regulierungsrechtliche Rechtsschutzmöglichkeiten zur Verfügung gestanden hätten, die diese aber nicht vollständig wahrgenommen hätten. Die Beschlüsse sind noch nicht bestandskräftig.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

- 9 — Umsatzentwicklung
- 9 — Ergebnisentwicklung
- 10 — Finanzlage
- 10 — Kapitalflussrechnung
- 11 — Investitionen
- 11 — Bilanzstruktur

Umsatzentwicklung

Im Berichtsjahr konnten wir unseren Umsatz um 18 Mio. € auf 1.375 Mio. € (im Vorjahr: 1.357 Mio. €) steigern. Die Entwicklung verlief in den Verkehrsstationen und in der Vermietung positiv.

Die Verkehrsstationen erzielten Umsatzerlöse in Höhe von 921 Mio. € (im Vorjahr: 910 Mio. €). Der Umsatz beinhaltet zum Großteil Stationsentgelte. Hinzu kommen Erlöse aus Serviceangeboten rund um die Reise.

Die Stationsentgelte lagen mit 909 Mio. € (im Vorjahr: 898 Mio. €) um 1,2% über dem Vorjahreswert. Die Steigerung der Umsatzerlöse resultiert insgesamt sowohl aus einem Mengen- als auch aus einem Preiseffekt; gegenläufig wirkte sich der Wegfall eines Einmaleffekts aus der Auflösung einer Risikovorsorge für Rechtsstreitigkeiten im Vorjahr aus. Mit einem Umsatzvolumen von 691 Mio. € entfielen dabei 76,0% der Stationsentgelte auf Gesellschaften des DB-Konzerns – davon 588 Mio. € auf Gesellschaften im Geschäftsfeld DB Regio und 103 Mio. € auf Gesellschaften des Geschäftsfelds DB Fernverkehr. Der Anstieg der Stationsentgelte mit DB-konzern-internen Unternehmen ist ausschließlich preisbedingt, da sich die Anzahl der Stationshalte rückläufig entwickelten. Die sonstigen Dienstleistungen, die auch Umsätze für Gepäckschließfächer beinhalten, beliefen sich auf insgesamt 50 Mio. € (im Vorjahr: 48 Mio. €).

Die Umsatzerlöse in der Vermietung konnten um insgesamt 5 Mio. € auf 416 Mio. € gesteigert werden. Der Umsatz mit Gesellschaften des DB-Konzerns lag mit 68 Mio. € leicht

über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 67 Mio. €). Der Umsatz mit Kunden, die nicht zum DB-Konzern gehören, erhöhte sich um 4 Mio. € auf 348 Mio. €. Der Anteil der Vermietung am Gesamtumsatz beläuft sich auf 30,3% (im Vorjahr: 30,3%).

Ergebnisentwicklung

Die Gesamtleistung konnte um 2,3% auf 1.440 Mio. € (im Vorjahr: 1.407 Mio. €) gesteigert werden, was überwiegend auf die gestiegenen Umsatzerlöse zurückzuführen ist. Die anderen aktivierten Eigenleistungen erhöhten sich aufgrund eines Anstiegs der auf aktivierungsfähige Tatbestände verrechneten Leistungsstunden von eigenen Mitarbeitern um 15 Mio. € auf 65 Mio. €.

Die sonstigen betrieblichen Erträge liegen mit 153 Mio. € um 25 Mio. € über dem Vorjahreswert. Dieser Anstieg resultiert insbesondere aus den im Vergleich zum Vorjahr stark gestiegenen Buchgewinnen aus Anlagenabgängen, insbesondere aus dem Verkauf von Grundstücken, die den Rückgang der ertragswirksamen Vereinnahmung von Zuschüssen und Entschädigungen überkompensieren konnten.

Der Materialaufwand erhöhte sich im Berichtsjahr um 5,6% auf 636 Mio. € (im Vorjahr: 602 Mio. €), was im Wesentlichen auf einen im Vergleich zum Vorjahr höheren Aufwand zurückzuführen ist, insbesondere in den Bereichen betriebliche Instandhaltung, Verschönerung unserer Stationen und Empfangsgebäude sowie gestiegene Energiekosten.

Der Personalaufwand erhöhte sich insbesondere aufgrund von Tarifsteigerungen sowie einer gestiegenen Anzahl an Mitarbeitern, unter anderem im Bau- und Anlagenmanagement, insgesamt um 9,9% auf 367 Mio. € (im Vorjahr: 334 Mio. €).

Die Abschreibungen erhöhten sich aufgrund gesteigerter Netto-Investitionen im Berichtsjahr und in den Vorjahren um 5,1% auf 143 Mio. €.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen mit 273 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 248 Mio. €). Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus gestiegenen bezogenen Dienstleistungen, insbesondere für IT, höheren Mietaufwendungen und höheren Verlusten aus dem Abgang von Sachanlagen.

Das Betriebsergebnis liegt mit 174 Mio. € um 41 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Dem Anstieg der Aufwendungen von insgesamt 99 Mio. € steht nur ein Anstieg der Erträge von insgesamt 58 Mio. € gegenüber. Aufwandserhöhend wirken sich insbesondere die Umsetzung der aufgesetzten Programme für Basisqualität und die strategischen Maßnahmen, um die Kundenzufriedenheit weiter zu steigern, sowie die Einstellung zusätzlicher Mitarbeiter aufgrund unserer gestiegenen Bautätigkeit aus.

Das Beteiligungsergebnis beläuft sich auf 2 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) und beinhaltet neben der Gewinnausschüttung unserer Tochtergesellschaft DB BahnPark GmbH eine Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert der Station Food GmbH.

Das Zinsergebnis veränderte sich um –2 Mio. € auf –30 Mio. € (im Vorjahr: –28 Mio. €), insbesondere durch eine Erhöhung der Zinslast für DB-konzerninterne Darlehen aufgrund der Aufnahme eines weiteren Darlehens sowie für Rückzahlungen von Zuschüssen.

Die DB Station&Service AG erwirtschaftete insgesamt ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von 146 Mio. € (im Vorjahr: 190 Mio. €). Das Ergebnis nach Steuern wird aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an die Muttergesellschaft DB AG abgeführt.

ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSTIZIERTEN ERTRAGSLAGE

Die Entwicklung der DB Station&Service AG entspricht im Berichtsjahr der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2019 abgegebenen Prognose für die Entwicklung der Stationshalte und des Umsatzes. Auch der im Geschäftsjahr 2019 eingetretene deutliche Ergebnisrückgang entspricht der im Lagebericht 2018 abgegebenen Prognose.

Finanzlage

Durch die Einbindung in den DB-Konzern kann die DB Station & Service AG die Refinanzierungsmöglichkeiten des DB-Konzerns nutzen. Das Finanzmanagementsystem des DB-Konzerns ist im Konzern-Lagebericht des DB-Konzerns ausführlich beschrieben.

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DB AG angesiedelt. Hierdurch wird sichergestellt, dass alle DB-Konzerngesellschaften zu bestmöglichen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der DB-konzern-externen Beschaffung von Finanzmitteln wird ein Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vorgenommen. Mit diesem Konzept sichert der DB-Konzern einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB-Konzern sowie die DB Station&Service AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen S&P Global Ratings (S&P) und Moody's laufend überprüft und beurteilt. S&P hat unter anderem wegen der angekündigten Maßnahmen des Bundes im Zusammenhang mit dem Klimaschutzprogramm 2030 und der daraus resultierenden zusätzlichen Unterstützung für den DB-Konzern die Langfristrating-Einstufung der DB AG von »AA-« auf »AA« angehoben. Der Ausblick und die Kurzfristrating-Einschätzungen blieben unverändert. Moody's hat die Rating-Einstufungen der DB AG bestätigt. Der Ausblick wurde allerdings infolge der schwachen Entwicklung wesentlicher Kennzahlen von »stabil« auf »negativ« angepasst. Details zu den Rating-Einstufungen der DB AG sind im Internet unter  www.db.de/rating verfügbar.

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hat die DB Station&Service AG per 31. Dezember 2019 zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinien in Höhe von 250 Mio. €. Diese wurden zum Bilanzstichtag mit 6 Mio. € in Anspruch genommen. Die Finanzierungsbedingungen im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung haben sich für die DB Station&Service AG im Berichtsjahr nicht wesentlich verändert.

Die Fälligkeitsstruktur der Verbindlichkeiten hat sich im Berichtsjahr nicht wesentlich verändert.

Kapitalflussrechnung

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit betrug im Berichtsjahr 187 Mio. € und lag damit um 119 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit erhöhte sich im Berichtsjahr um 178 Mio. € auf 1.032 Mio. €.

im Wesentlichen aufgrund gestiegener Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände. Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit erhöhte sich insgesamt um 297 Mio. € auf 845 Mio. €, vor allem aufgrund höherer Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen und der Aufnahme eines weiteren Darlehens im Rahmen der langfristigen Konzernfinanzierung. Per 31. Dezember 2019 verfügte die DB Station&Service AG infolge des DB-konzerninternen Cashpoolings über einen Bestand an flüssigen Mitteln von 0 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €).

Investitionen

Projekte und Maßnahmenpakete mit bedeutenden Investitionsvolumina im Berichtsjahr waren das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München (160 Mio. €), Stuttgart 21 (64 Mio. €), Rhein-Ruhr-Express (RRX; 54 Mio. €), Maßnahmen aus dem Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP; 31 Mio. €), Neubau Verkehrsstation Hamburg Elbbrücken (27 Mio. €), Knoten Halle/elektronisches Stellwerk (ESTW) mit Spurplanumbau (22 Mio. €), Programm Ausbau Video/WLAN (17 Mio. €), Dortmund Verkehrsstation (16 Mio. €) sowie Berlin-Hauptbahnhof unterirdische Verkehrsstation für die S-Bahn-Linie S21 (13 Mio. €). Darüber hinaus wurde eine Vielzahl weiterer Projekte verwirklicht.

Die Brutto-Investitionen des Berichtsjahres lagen mit 1.089 Mio. € (im Vorjahr: 875 Mio. €) deutlich über Vorjahresniveau, was insbesondere auf die Zunahme der Bauaktivitäten innerhalb der Großprojekte zurückzuführen ist.

Die Netto-Investitionen, definiert als Brutto-Investitionen abzüglich erhaltener Investitionszuschüsse von Dritten, erhöhten sich auf 255 Mio. € (im Vorjahr: 156 Mio. €).

Das Bestellobligo für Investitionen per 31. Dezember 2019 beläuft sich auf 1.981 Mio. € (im Vorjahr: 1.068 Mio. €).

FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

Aus unserem Investitionsprogramm ergab sich im Berichtsjahr bei Brutto-Investitionen von 1.089 Mio. € ein Nettokapitalbedarf – nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen und Anlagenabgängen – von 187 Mio. € (im Vorjahr: 134 Mio. €).

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit konnte nur zum Teil aus dem Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit finanziert werden. Zudem wurden Mittel aus der DB-Konzernfinanzierung in Anspruch genommen.

Auch für künftige Investitionen gehen wir von einer ähnlichen Finanzierungsstruktur aus.

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2019 um 141 Mio. € beziehungsweise 4,4 % auf 3.339 Mio. € erhöht (per 31. Dezember 2018: 3.198 Mio. €). Der Anstieg der Bilanzsumme resultiert auf der Aktivseite im Wesentlichen aus der Zunahme des Anlagevermögens. Auf der Passivseite führte im Wesentlichen die Zunahme der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zur Erhöhung der Bilanzsumme.

Das Anlagevermögen hat sich um 3,2 % auf 3.241 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 3.141 Mio. €) erhöht. Der Anstieg betrifft insbesondere die geleisteten Anzahlungen und die Anlagen im Bau. Die Sachanlagen erhöhten sich zum Bilanzstichtag auf 3.205 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 3.116 Mio. €) aufgrund gestiegener Netto-Investitionen.

Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen liegt mit 97,0 % leicht unter dem Vorjahresendwert (per 31. Dezember 2018: 98,1 %).

Das Umlaufvermögen erhöhte sich um 71,9 % auf 98 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 57 Mio. €), was im Wesentlichen aus dem Anstieg der sonstigen Vermögensgegenstände resultiert und Forderungen aus Grundstücksverkäufen beinhaltet. Gegenläufig entwickelten sich die Forderungen gegen verbundene Unternehmen am Bilanzstichtag, weil sich zum Bilanzstichtag Verbindlichkeiten aus Cashpooling ergaben, während zum 31. Dezember 2018 Forderungen aus Cashpooling bestanden. Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen erhöhte sich auf 3,0 % (per 31. Dezember 2018: 1,9 %).

Das Eigenkapital ist mit einem Wert von 1.499 Mio. € unverändert zum Vorjahresendwert (per 31. Dezember 2018: 1.499 Mio. €). Die Eigenkapitalquote belief sich per 31. Dezember 2019 auf 45,0 % (per 31. Dezember 2018: 46,9 %).

Die Rückstellungen haben sich um 4,2 % auf 91 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 95 Mio. €) im Wesentlichen durch einen Rückgang der sonstigen Rückstellungen insbesondere für Prozessrisiken verringert.

Die Verbindlichkeiten erhöhten sich zum Bilanzstichtag um 151 Mio. € auf 1.635 Mio. €. Die Darlehen des Bundes verringerten sich durch planmäßige Tilgung um 3 Mio. € auf 16 Mio. €. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen verringerten sich stichtagsbedingt um 2 Mio. € auf 81 Mio. €. Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen erhöhten sich per 31. Dezember 2019 auf 1.445 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 1.300 Mio. €), insbesondere durch höhere Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG aufgrund der Aufnahme eines neuen langfristigen Darlehens. Dagegen verminderten sich die Verbindlichkeiten aus Gewinnabführung auf 146 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 190 Mio. €). Die sonstigen Verbindlichkeiten erhöhten sich zum Bilanzstichtag

insbesondere durch höhere Verbindlichkeiten aus Zuschüssen. Der Anteil der Verbindlichkeiten im Verhältnis zur Bilanzsumme belief sich auf 48,9% (per 31. Dezember 2018: 46,3%). Der passive Rechnungsabgrenzungsposten verringerte sich um 6 Mio. € auf 114 Mio. € zum Bilanzstichtag (per 31. Dezember 2018: 120 Mio. €).

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten hatten am Gesamtkapital einen Anteil von 36,8% (per 31. Dezember 2018: 32,4%), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten einen Anteil von 14,3% (per 31. Dezember 2018: 16,4%). Damit deckten Eigenkapital, langfristige Rückstellungen sowie langfristige Verbindlichkeiten und der passive Rechnungsabgrenzungsposten das Anlagevermögen zu 87,5% (per 31. Dezember 2018: 84,2%). Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass ein Betrag in Höhe von 16 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 19 Mio. €) der Verbindlichkeiten aus zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen bestand. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten erhöhten sich durch die Aufnahme eines zusätzlichen Darlehens um 194 Mio. € auf 1.221 Mio. € (per 31. Dezember 2018:

1.027 Mio. €). Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten ergeben sich aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung. Ihr Anteil an der Bilanzsumme lag mit 36,6% per 31. Dezember 2019 über dem Vorjahresendniveau (per 31. Dezember 2018: 32,1%).

Bilanzstruktur – in % der Bilanzsumme	31.12.2019	31.12.2018
AKTIVA		
Anlagevermögen	97,0	98,1
Umlaufvermögen und Rechnungsabgrenzungsposten	3,0	1,9
	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	45,0	46,9
Rückstellungen	2,7	3,0
Verbindlichkeiten	48,9	46,3
davon zinspflichtige Verbindlichkeiten	36,6	32,1
Rechnungsabgrenzungsposten	3,4	3,8
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	3.339	3.198

Nichtfinanzielle Kennzahlen



Qualität

PÜNKTLICHKEIT GESTIEGEN

Die Qualität unserer Leistung konnten wir im Berichtsjahr trotz einer weiter gestiegenen Verkehrsmenge und der Ausweitung des Bauprogramms insgesamt verbessern. Hier zählten sich Maßnahmen wie die Ausweitung der Fahrzeugkapazität und -verfügbarkeit/das Präventionsprogramm Infrastruktur sowie die konsequente Fortführung der DB-konzernweiten PlanStart-Aktivitäten und die Arbeit der Lagezentren Pünktlichkeit und Bau aus.

Das unter anderem witterungsbedingte externe Störgeräuschniveau lag in etwa auf dem Niveau des Vorjahres. Die negativen Effekte auf den Betrieb daraus konnten jedoch reduziert werden. Die Auswirkungen der in den Störungsphasen entstandenen Beeinträchtigungen im Zeitraum nach den Ereignissen wurden minimiert. Hier wirkte sich das Großstörungsmanagement positiv aus.

VEGETATIONSMANAGEMENT WEITERENTWICKELT

In den vergangenen Jahren haben Extremwetterlagen mit Auswirkungen auf die betrieblichen Abläufe und die Pünktlichkeit deutlich zugenommen. Deshalb setzt der DB-Konzern auf ein weiterentwickeltes Vegetationsmanagement, das insbesondere klimatischen Entwicklungen Rechnung trägt. Dieses Konzept umfasst neben dem bewährten Freihalten der 6-m-Zone links und rechts der Gleise auch die gezielte Entnahme sturmgefährdeter Bäume in den Bereichen hinter dieser Zone. Ergänzend fördert der DB-Konzern standortgerechte und robuste Vegetationsformen. Ziel ist es, die relevanten Baumbestände auf DB-Grund forstwirtschaftlich so zu entwickeln, dass sie gegenüber Extremwetterlagen deutlich robuster werden. Im Berichtsjahr wurde dieser Ansatz weiterentwickelt. Unter anderem sollen bis Ende 2022 alle Baumbestände entlang des gesamten Schienennetzes inspiziert werden. Durch die darauffolgende Entnahme oder Förderung von Bäumen sollen die Bestände stabilisiert werden.

LAGEZENTREN FÜR BESSERES BAUMANAGEMENT UND MEHR PÜNKTLICHKEIT LEISTEN BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER LEISTUNGSQUALITÄT

Um trotz des intensiven Baugeschehens auf der Schieneninfrastruktur die Einschränkungen für den Schienenverkehr so gering wie möglich zu halten, wurde im Vorstandsressort Infrastruktur das Lagezentrum Bau eingerichtet. Bauauswirkungen können genauer prognostiziert, Gegenmaßnahmen entwickelt und Verspätungen reduziert werden. Durch ein verbessertes Management der Baustellen haben die Störungen durch Bauen gegenüber 2015 um 40 % abgenommen – bei gleichzeitiger Erhöhung des Bauvolumens um 31 % sowie einer Steigerung der Verkehrsmenge um 3,5 %. Der erwartete Anstieg der Investitionen in den kommenden Jahren im Zusammenhang mit der DB-Konzernstrategie Starke Schiene wird die Bedeutung des Lagezentrums Bau – Kapazitätsnachfrage und notwendige Bauarbeiten in Einklang zu bringen – weiter steigern.

Das ebenfalls im Vorstandsressort Infrastruktur angesiedelte Lagezentrum Pünktlichkeit dient der Entwicklung und Umsetzung übergreifender Maßnahmen zur kurzfristigen Gegensteuerung bei unterjährig Zielverfehlungen.

Im Berichtsjahr lag ein wesentlicher Schwerpunkt des Lagezentrums auf der Implementierung und Weiterentwicklung von PlanRadar, einem übergreifenden Frühwarnsystem für pünktlichkeitsrelevante Planungen und Betriebsabläufe. Im Rahmen von PlanRadar werden unter anderem Parameter wie Infrastruktureinschränkungen und Streckenkapazität, Fahrzeugverfügbarkeit, Bereitstellungsqualität und kritische Baumaßnahmen vorausschauend analysiert sowie Gegenmaßnahmen entwickelt und umgesetzt. Ein besonderer Fokus liegt auf dem überregionalen Zusammenspiel regionaler Baumaßnahmen und anderer Infrastruktureinschränkungen, die sich aufgrund langer Zugläufe des Personenfern- und Güterverkehrs gegenseitig beeinflussen. PlanRadar ist zu einer regionalbereichs- und geschäftsfeldübergreifenden Plattform geworden, mit deren Hilfe auch schnelle Entscheidungen im Sinne unserer Kunden erwirkt werden können.

Weiterhin unterstützt das Lagezentrum die regionalen Produktionsdurchführungen der DB Netz AG durch ein Projektteam vor Ort, um das Störungs- und Verspätungsaufkommen zu reduzieren. Der Fokus liegt dabei auf den Produktionsdurchführungen mit dem höchsten Verspätungsaufkommen. Erste Maßnahmen wurden im Berichtsjahr in Mainz und Köln erfolgreich umgesetzt.

KUNDENZUFRIEDENHEIT

Die DB Station&Service AG erhebt regelmäßig die Zufriedenheit ihrer Kunden. Dabei werden sowohl die Geschäftskunden (EVU, Aufgabenträger, Mieter) im Rahmen jährlicher Online-Interviews als auch Reisende und Besucher im Rahmen von quartalsweisen Erhebungen am Bahnhof befragt. Der Zufriedenheitsindex (ZI) der Reisenden und Besucher hat sich im Berichtsjahr leicht verbessert und erreichte einen ZI von 69 (im Vorjahr: ZI von 68). Auch die Kundenzufriedenheit der Mieter hat sich im Berichtsjahr positiv entwickelt und erreichte einen ZI von 79 (im Vorjahr: ZI von 76). Die Zufriedenheit der EVU und Aufgabenträger mit den Leistungen von der DB Station&Service AG blieb mit 61 ZI-Punkten stabil auf dem Vorjahresniveau.

Mitarbeiter

Um eine bessere Vergleichbarkeit im Zeitablauf zu gewährleisten, rechnen wir die Zahl der Mitarbeiter im DB-Konzern in Vollzeitpersonen (VZP) um. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit berücksichtigt.

Die Zahl der Mitarbeiter ist von 5.641 per 31. Dezember 2018 auf 6.007 Mitarbeiter per 31. Dezember 2019 gestiegen (+6,5%). Im Jahresdurchschnitt lag die Zahl der Mitarbeiter mit 5.858 um 5,0% über dem Vorjahreswert (5.580 Mitarbeiter). Die Erhöhung gegenüber dem Vorjahr ergibt sich maßgeblich durch den Aufbau im Bau- und Anlagenmanagement.

ÜBERBLICK ÜBER DIE TARIFENTWICKLUNG / -VERHANDLUNGEN

Die Verhandlungen der Tarifrunde 2018/2019 begannen mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) im Oktober 2018. Verhandelt wurde für rund 160.000 Mitarbeiter des DB-Konzerns in Deutschland. Im Dezember 2018 wurde eine Tarifeinigung mit der EVG erzielt. Durch den Tarifabschluss mit der GDL Anfang Januar 2019 wurde die Tarifrunde 2018/2019 beendet. Ergebnis waren unter anderem Lohnerhöhungen von insgesamt 6,1% über die Laufzeit des Tarifvertrags, Verbesserungen bei den Arbeitszeiten und höhere Zulagen. Zu den Vereinbarungen aus der Tarifrunde gehören eine Einmalzahlung in Höhe von 1.000 €, die im Februar 2019 ausbezahlt wurde, die Ausweitung des besonderen Rechtsschutzes für Mitarbeiter im Kundenkontakt sowie Verbesserungen für Nachwuchskräfte.

Als Ergebnis der Tarifrunde wurde auch das individuelle Wahlrecht zur Arbeitszeit ausgeweitet. Arbeitnehmer können ab 2020 erneut zwischen einer Entgelterhöhung, einer Arbeitszeitabsenkung um eine Wochenstunde oder sechs Tagen zusätzlichem Urlaub wählen. Das gewählte Modell gilt ab Januar 2021.

Die Tarifverträge gelten rückwirkend vom 1. Oktober 2018 bis 28. Februar 2021 und haben damit eine Laufzeit von 29 Monaten.

Weitere Tarifentwicklungen

Seit Juli 2019 können Tarifmitarbeiter auf Antrag Zeitguthaben aus Überzeit oder Zusatzurlaub für Wechselschicht-, Schicht- und Nachtarbeit ganz oder teilweise in betriebliche Altersvorsorge (bAV) umwandeln und damit auch für die Zeit nach dem Arbeitsleben vorsorgen. Das Angebot ergänzt die bestehenden Möglichkeiten der Verwendung von Mehrarbeit für Tarifmitarbeiter wie die Einbringung von Zeitguthaben aus Überzeit sowie Urlaubstagen und Entgelt in ein individuelles Langzeitkonto. Beide Modelle (Langzeitkonto und bAV) werden vom Arbeitgeber zusätzlich gefördert.

Nachhaltigkeit

Auch in der neuen Dachstrategie Starke Schiene des DB-Konzerns spielen die Nachhaltigkeitsdimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie eine wesentliche Rolle. Der DB-Konzern hat sich für Kennzahlen aus allen drei Dimensionen langfristige Ziele gesetzt, deren Erreichung einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Starken Schiene leisten wird.

Der dreidimensionale Ansatz der Nachhaltigkeit ist zudem über das Leitbild und in den Konzernrichtlinien im DB-Konzern verankert. Das Leitbild des DB-Konzerns (»Wir gestalten Fortschritt und Zukunft«) beschreibt seinen Gestaltungsanspruch, übergeordnete Ziele und Wege zu deren Erreichung. Das Leitbild gibt den Mitarbeitern im DB-Konzern Orientierung für ihr unternehmerisches Handeln und bildet die Basis für DB-konzernübergreifende Zusammenarbeit und Identifikation.

Als Teil des DB-Konzerns trägt die DB Station&Service AG zur Erreichung der DB-Nachhaltigkeitsziele bei. Die Zielsetzungen sind aus den Kundenbedürfnissen, der ökologischen Verträglichkeit und gesellschaftlichen Verantwortung abgeleitet.

Ergänzende Informationen zum Thema Nachhaltigkeit sind online verfügbar. Dort wird umfassend dargestellt, welche Beiträge zu einer nachhaltigen Gesellschaft der DB-Konzern als wichtiger Anbieter von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen sowie als einer der größten Arbeitgeber, Ausbilder und Auftraggeber Deutschlands leistet.

Zum Thema Nachhaltigkeit wird zudem im Konzern-Lagebericht des DB-Konzerns ausführlich Stellung genommen. Von den Erläuterungen zu § 289 Abs. 3 HGB (Nachhaltigkeitsbericht) wird in diesem Bericht daher abgesehen.

Strategie

Neue Dachstrategie Starke Schiene des DB-Konzerns vorgestellt

Im Berichtsjahr wurde die neue Dachstrategie des DB-Konzerns Starke Schiene vorgestellt. Die neue Strategie löst die 2012 eingeführte Strategie DB2020 ab. Die Ende 2018 vorgestellte Agenda für eine bessere Bahn ist in den neuen strategischen Ansatz integriert worden. Mit der neuen Dachstrategie Starke Schiene wurde ein größerer Rahmen ge-

schaffen, der deutlich macht, wofür der DB-Konzern steht und welche Richtung verfolgt wird. Zudem werden zentrale verkehrs- und klimapolitische Ziele der Bundesregierung in Angriff genommen.

Der strategische Ansatz der Starken Schiene fußt darauf, dass Deutschland die selbst gesetzten Klimaziele nur erreichen wird, wenn es im kommenden Jahrzehnt gelingt, massiv Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Im Rahmen der Starken

14 — Neue Dachstrategie Starke Schiene des DB-Konzerns vorgestellt

Schiene konzentriert sich der DB-Konzern auf dieses Unterfangen: Für das Klima. Für die Menschen. Für die Wirtschaft. Für Europa.

Ziel der neuen Strategie Starke Schiene ist es, den DB-Konzern robuster, schlagkräftiger und moderner zu machen. Für jedes der drei Ausbaufelder wurden fünf zentrale Themen definiert. Hinzu kommt das Thema Umwelt und 100 % Grünstrom. Dies sind die sogenannten Ausbausteine. Zentrales Kriterium für die Auswahl der Ausbausteine ist ihre geschäftsfeldübergreifende Bedeutung für das DB-Konzernziel der Starken Schiene. In Summe ergeben sich daraus 16 für den DB-Konzern relevante Ausbausteine. Sie werden im Rahmen der Strategie noch durch geschäftsfeldspezifische Ausbausteine ergänzt.

Die zentralen Ziele der Starken Schiene sind:

- ▣ Leistung eines wesentlichen Beitrags zur Erreichung von Deutschlands Klimazielen.
- ▣ Konzentration auf das Kerngeschäft, den Systemverbund Bahn, zu dem auch die DB Station&Service AG gehört. Das Leitbild des DB-Konzerns ist die Starke Schiene in Deutschland und deren Umsetzung.
- ▣ Erzielung einer deutlichen Verkehrsverlagerung auf die Schiene:
 - ▣ Im SPFV soll die Zahl der Reisenden im Vergleich zu 2015 auf mehr als 260 Millionen jährlich verdoppelt werden.
 - ▣ Im ÖPNV will der DB-Konzern im Vergleich zu 2015 mehr als eine Milliarde Reisende jährlich zusätzlich befördern.
 - ▣ Im deutschen SGV soll die Verkehrsleistung von DB Cargo um 70 % im Vergleich zu 2015 zunehmen. Der Marktanteil des SGV in Deutschland soll sich auf 25 % erhöhen.
 - ▣ Zusammen mit dem Bund will der DB-Konzern 30 % mehr Kapazität in der Schieneninfrastruktur schaffen. Dies soll durch Ausbau, technologische Innovation und Digitalisierung sowie eine bessere Ausnutzung vorhandener Kapazitäten erreicht werden.

Alles, was der DB-Konzern unternimmt, wird am Beitrag zur Starken Schiene gemessen. Das hat auch Auswirkungen auf die Beteiligungen des DB-Konzerns. Beteiligungen mit strategischer Bedeutung für die Starke Schiene, wie zum Beispiel DB Schenker, werden als Finanzbeteiligungen weitergeführt. Gemeinsame operative Initiativen werden sich auf die Erzielung von Synergien innerhalb des integrierten Netzwerks konzentrieren. Beteiligungen ohne strategische Relevanz für die Starke Schiene werden auf den Prüfstand gestellt.

Die Dachstrategie Starke Schiene verzahnt sich systematisch über die Ausbaufelder Robuster, Moderner und Schlagkräftiger mit der Geschäftsfeldstrategie und dem Maßnahmenportfolio der DB Station&Service AG.

Dementsprechend steuert das Geschäftsfeld Personenbahnhöfe seit dem Berichtsjahr über eine mit den Zielen der Dachstrategie Starke Schiene verbundene Geschäftsfeldstrategie die zukunftsgerichtete Entwicklung des Bahnportfolios.

Hierfür wurde als eine der ersten grundlegenden Maßnahmen im Ausbaufeld Schlagkräftiger eine prozessuale Neuaufstellung sowie eine auf die Neuausrichtung angelegte Organisationsstruktur mit dem Aufbau eines starken Vertriebs, der Etablierung eines konsequent kundengerichteten Produktmanagements sowie einer gebündelten Produktionssteuerung entwickelt. Der Entwicklungsprozess der Überarbeitung der Neuaufstellung über ein End-to-End-Prozessmodell sowie eine abgeleitete Organisationsstruktur wird im April 2020 in der wesentlichen Struktur implementiert sein. Die Prozess- und Organisationsausrichtung wurde und wird durch ein im Geschäftsfeld implementiertes OPEX-/Lean-Management begleitet, das unter anderem über Performance-Dialoge über alle Mitarbeiter- und Managementeinheiten eine schnelle und durchgängige Kommunikation zur tagesaktuellen Leistungserbringung absichert. Im Kontext des Prozess- und Lean-Managements wird zudem die Kompatibilität der Verbundprozesse im DB-Konzern zum Beispiel zur Kapazitätsplanung der DB Netz AG systematisch angelegt und abgesichert.

Weiterhin wird im Geschäftsfeld Personenbahnhöfe über das Ausbaufeld Robuster eines der Hauptziele der Starken Schiene avisiert, die qualitative und kapazitative Entwicklung der Bahnhofsinfrastruktur mit dem Ziel einer spürbaren Verkehrsverlagerung auf die Schiene (unter anderem der Verdopplung der Reisendenzahl im SPFV im Vergleich zu 2015). Hierzu wurde eine eigene Projektorganisation zum Kapazitätsmanagement aufgesetzt, die im aktuellen Anhang bereits bestehende Kapazitätsengpässe bewertet und zudem über die Entwicklung eines IT-gestützten Personenstrommanagements den Hochlauf der Reisendenströme über Anpassung der Infrastruktur und datengestützte Steuerungssysteme begleitet. Weiterhin fokussiert das Geschäftsfeld im Ausbaufeld Robuster die Finanzierung und Optimierung der Basisqualität des baulichen Zustands und der Sauberkeit und Sicherheit sowie die Produktionsoptimierung im Sinne von Anlagenverfügbarkeit und der automatisierten Steuerung (digitale Produktion).

Das Ausbaufeld Moderner fokussiert auch im Geschäftsfeld Personenbahnhöfe konsequent die Kundenzufriedenheit der Endkunden in der Reisekette und damit verbunden die Bahnhofsqualität einschließlich der Anbindung von Verkeh-

ren. Das eigens dafür eingerichtete Produktmanagement sowie zwei stark ausgeprägte Vertriebseinheiten mit Vertrieb Commercial und Vertrieb Mobilität fokussieren die Kundenbedürfnisse der Zielgruppen und richten das Bahnportfolio nun schrittweise über derzeit in der Entwicklung befindliche standardisierte Produktlinien und Bahnpläne aus. Hierfür werden der Wunsch an die Bahninfrastruktur seitens der Bahnnutzer und der Stakeholder wie auch die Wünsche der Partner wie EVU und Aufgabenträger erfasst und über ein Bahnzielkonzept je Bahnhof entwickelt. Damit einhergehend wird das Reisezweckwachstum des Bahnhofs berücksichtigt und damit ein optimaler Kapazitäts-, Angebots- und Dienstleistungsmix auch im Kontext des Bahnquartiers avisiert. Im Kontext des Ausbaufelds Moderner sind aktuelle Initiativen die Erprobung von neuen Dienstleistungs- und Angebotsformaten über 16 Zukunftsbahnhöfe, die Etablierung eines Coworking-Angebots an Bahnhöfen, die Umstellung des Retailangebots auf mehr Nachhaltigkeit und der Ausbau der Bike&Ride-Fahrradabstellplatzkapazitäten an den Bahnhöfen über eine Zusammenarbeit mit den Ge-

meinden und Städten. Weiterhin wird bis Ende 2020 zunächst an den Top-134-Bahnhöfen über ein performantes und kostenfreies WIFI@DB-Angebot ein zusätzlicher Service in der Konnektivität für unsere Kunden in den Bahnhöfen geboten, das in Zukunft das digitale Serviceangebot in der Reisekette noch direkter und einfacher ermöglichen wird.

Die Entwicklung der Maßnahmen erfolgt im Dialog mit dem DB-Konzern und wird über ein gesondertes Maßnahmenrealisierungscontrolling (TEMPO) reportet. Durch den grundlegenden Neuanfang im Prozess- und Organisationsmodell und die damit verbundene konsequente Orientierung an Kapazität, Kundenzufriedenheit und Nutzungsqualität wird sich das Dienstleistungs- und Angebotsspektrum in den kommenden Jahren an den Personenbahnhöfen kontinuierlich weiterentwickeln.

Weitere Informationen

- 16 — Entwicklungen beim Projekt Stuttgart–Ulm**
- 16 — Verfahren um weitere Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21**
- 17 — Digitales Planen und Bauen soll Projektfortschritt beschleunigen**
- 17 — Neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ab 2020 für das Bestandsnetz**

Entwicklungen beim Projekt Stuttgart–Ulm

Im Vorjahr hat der Aufsichtsrat der DBAG beim Projekt Stuttgart 21 einen Finanzierungsrahmen von 8,2 Mrd. € genehmigt. In diesem Finanzierungsrahmen enthalten ist ein Puffer von knapp 0,5 Mrd. € zur Berücksichtigung unvorhergesehener Ereignisse, der nur bei vorheriger Zustimmung des Aufsichtsrates in Anspruch genommen werden kann. Am 19. Juni 2019 hat der Aufsichtsrat diesen Puffer freigegeben, um damit mögliche Kostensteigerungen aufgrund erhöhter Marktpreise bei den noch ausstehenden Vergaben zu finanzieren.

Verfahren um weitere Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21

Ende 2016 hat der DB-Konzern zur Vermeidung verjährungsrechtlicher Risiken Klage gegen die Projektpartner auf weitere Finanzierungsbeiträge auf Grundlage der sogenannten Sprechklausel beim Verwaltungsgericht Stuttgart eingereicht. Die Projektpartner haben im Frühjahr 2018 umfangreich auf die Klage erwidert. Der DB-Konzern hat mittlerweile auf die Klageerwidern repliziert. Im Zuge der Replik wurde die Klage erweitert. Grundlage hierfür war die Erhöhung des Gesamtwertumfangs (GWU) auf 7,7 Mrd. €. Nach der nochmaligen Erhöhung des GWU auf 8,2 Mrd. € wird die Klage erneut erweitert werden. Mit einer mündlichen Verhandlung über die Klage ist frühestens in der ersten Jahreshälfte 2020 zu rechnen.

Digitales Planen und Bauen soll Projektfortschritt beschleunigen

Das Building Information Modeling (BIM) ist eine kooperative Arbeitsmethode, bei der alle Daten von Infrastrukturanlagen in eine optimierte Planung, Bauausführung und Bewirtschaftung über den gesamten Lebenszyklus einfließen und digital zur Verfügung stehen. Der DB-Konzern ist erfolgreich in die Anwendung von BIM eingestiegen:

- ▣ Die DB Engineering&Consulting GmbH hat bereits zahlreiche BIM-Projekte erfolgreich abgeschlossen. Aktuell wendet sie die BIM-Methode in rund 100 Infrastrukturprojekten des DB-Konzerns an und setzt zu diesem Zweck moderne digitale Technologien zur Bestandsdatenerfassung, Planung und Bauüberwachung ein.
- ▣ Die DB Station&Service AG plant und baut seit Januar 2017 alle neuen Bahnhofsvorhaben auf Basis der BIM-Methode.
- ▣ Die DB Netz AG hat die Pilotierungsphase erfolgreich absolviert. Seitens des Bundes wurde zudem festgestellt, dass die Anwendung der BIM-Methode grundsätzlich zwendungsunschädlich ist. Neue komplexe und standardisierbare Projekte werden daher künftig mit BIM geplant. Damit erfüllt die DB Netz AG die Vorgabe des Stufenplans des Bundes. Mit der DB-BIM-Strategie wurden die Leitplanken für die weitere Entwicklung und Verbreitung der Methode gesetzt. Langfristiges Ziel ist es, einen sogenannten digitalen Zwilling der Anlagen der DB Netz AG zu schaffen, der für die Simulation von Plan-, Bau- und Betriebsszenarien verwendet wird.

Neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ab 2020 für das Bestandsnetz

Die Laufzeit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) II endete zum 31. Dezember 2019. Während der fünfjährigen Laufzeit hat die DB Station&Service AG die Modernisierung des Bestandsnetzes weiter intensiv vorangetrieben. Wir gehen davon aus, dass das vertragliche Ziel, in den Jahren 2015 bis 2019 insgesamt 20 Mrd. € – bestehend aus dem Infrastrukturbeitrag des Bundes, Dividendenausschüttungen der DBAG und Eigenmitteln des DB-Konzerns – für Investitionen in das Bestandsnetz einzusetzen, erfüllt wurde.

Der Erhalt und die Modernisierung der Bestandsinfrastruktur wird ab 2020 durch die LuFV III mit einer deutlich erhöhten Mittelausstattung fortgeführt. Nach über zweijährigen Verhandlungen haben sich der Bund – vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und das Bundesministerium der Finanzen (BMF) – auf eine Vereinbarung mit einer Laufzeit von zehn Jahren

verständigt, die zum 1. Januar 2020 in Kraft getreten ist. Bis zum Jahr 2029 sollen insgesamt 86 Mrd. € in den Erhalt und die Modernisierung des Bestandsnetzes fließen (davon 24 Mrd. € aus Mitteln des DB-Konzerns). Die jährlich zur Verfügung stehenden Mittel für Investitionen und Instandhaltung steigen gegenüber der LuFV II damit im Durchschnitt um rund 54%. Sowohl Bund als auch DB-Konzern erhöhen ihre Beiträge deutlich. Darüber hinaus soll das Ergebnis nach Steuern der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) an den Bund ausgeschüttet und vollständig wieder in die Eisenbahninfrastruktur reinvestiert werden.

Neben dem technischen Bedarf wurden auch weitere signifikante Zusatzbedarfe anerkannt, zum Beispiel für Maßnahmen des Kapazitätsschonenden Bauens, die Aufhöhung der Bahnsteige zur Schaffung von Barrierefreiheit, digitalen BOS-Funk und Videoanlagen. Zudem wurde erstmals eine vertragliche Regelung zum Abbau des Investitionsrückstaus (Nachholbedarf) in der LuFV III festgelegt. Hierfür werden insgesamt rund 4,5 Mrd. € in besonders kritischen Gewerken bereitgestellt.

Weiterhin wurden jährliche Zielwerte für die einzelnen Qualitätskennzahlen vereinbart, an deren Einhaltung auch die DB Station&Service AG mit höchster Anstrengung arbeiten wird. Die vereinbarten Ziele für die Qualitätskennzahlen sollen eine kontinuierliche Verbesserung der Infrastrukturqualität gewährleisten. Während der Laufzeit der LuFV III werden Bund und DB-Konzern untersuchen, ob die Systematik der Qualitätskennzahlen modifiziert werden und dabei auch zukünftig der Ursache-Wirkungs-Zusammenhang zwischen den eingesetzten Mitteln und der erzielbaren Infrastrukturqualität bei der Zielwertbemessung zur Anwendung kommen kann. Die längere Laufzeit schafft mehr Planungssicherheit für die DB Station&Service AG und die Wirtschaft. So können Kapazitäten bei Bau- und Planungsfirmen zukunftssicher aufgebaut und langfristige Vereinbarungen mit Lieferanten geschlossen werden. Das ist ein Anreiz für Kontinuität und Innovationen in der Bahnbaubranche.

Nachtragsbericht

18 — **Gesetze zur Beschleunigung von Verkehrsprojekten**

18 — **Starterpaket Digitale Schiene**

18 — **Portfoliobereinigungen**

Folgende berichtspflichtige Ereignisse nach dem Bilanzstichtag gemäß § 285 Nr. 33 HGB werden im **ANHANG DES JAHRES-ABSCHLUSSES**  36 erläutert:

- ▣ Vertragsabschluss der LuFV III am 14. Januar 2020 mit einer Laufzeit von zehn Jahren ab dem 1. Januar 2020,
- ▣ Umsetzung der Maßnahmen aus dem Klimapaket der Bundesregierung (Bereitstellung zusätzlicher Bundesmittel in Höhe von 11 Mrd. €),
- ▣ Förderung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs (Erhöhung Regionalisierungsmittel und Bundesmittel nach dem GVFG) durch Beschluss des Bundestags und Bundesrats Anfang 2020.

Außerdem sind folgende Vorgänge von besonderer Bedeutung nach Schluss des Geschäftsjahres eingetreten:

Gesetze zur Beschleunigung von Verkehrsprojekten

Wichtige Verkehrsprojekte in Deutschland sollen künftig schneller geplant und umgesetzt werden können. Darauf zielt ein weiteres Beschleunigungsgesetz ab, das Bundestag und Bundesrat Anfang 2020 beschlossen haben. Vorgesehen ist unter anderem, das Beseitigen von Bahnübergängen zu erleichtern, die Züge wie Autos ausbremsen. Dafür sollen Kommunen von Kosten entlastet werden, wenn stattdessen Brücken oder Unterführungen gebaut werden. Bei Ersatzbauwerken – vor allem Brücken und Bahnsteigen – ermöglicht das Gesetz, stärker als bisher auf Genehmigungsverfahren verzichten zu können.

Mit einem sogenannten Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz ist zudem vorgesehen, dass für acht ausgewählte Vorhaben auf der Schiene statt von Behörden künftig direkt vom Bundestag Baurecht erteilt werden kann.

Starterpaket Digitale Schiene

Die Digitalisierung des Schienennetzes mit Ausrüstung der europäischen Leit- und Sicherungstechnik (ETCS) sowie digitalen Stellwerken (DSTW) soll ab 2020 in die Umsetzung gehen. Die zusätzliche Sperre des Bundesfinanzministeriums für die im Bundeshaushalt vorgesehenen Mittel bis 2023 zur Umsetzung des sogenannten Starterpakets wurde im Januar 2020 aufgehoben. Das Starterpaket umfasst die Metropolregion Stuttgart, die Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main und den transeuropäischen Korridor Skandinavien–Mittelmeer. Im Rahmen eines Modellvorhabens wird der Bund in der Metropolregion Stuttgart auch die Umrüstung von Schienenfahrzeugen mit ETCS und bedarfsweise ATO (Automatic Train Operation) anteilig bis 2025 fördern.

Portfoliobereinigungen

Die DB Station&Service AG hat im ersten Quartal 2020 ihre Beteiligung an der Station Food GmbH zunächst durch Erwerb der bislang vom Joint-Venture-Partner gehaltenen Anteile auf 100% erhöht und anschließend vollständig an die SSP Deutschland GmbH veräußert.

Chancen- und Risikobericht

19 — Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen

19 — Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

20 — Umfassendes Risikomanagementsystem

20 — Bewertung der derzeitigen Risikoposition

Mit den Geschäftsaktivitäten der DB Station&Service AG sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Dabei zielt die Geschäftspolitik des DB-Konzerns sowohl auf die Wahrnehmung von Chancen als auch im Rahmen des Risikomanagements auf eine aktive Steuerung identifizierter Risiken. Die hierfür notwendige Informationsaufbereitung erfolgt bei der DB Station&Service AG im integrierten Risikomanagementsystem, das an den gesetzlichen Anforderungen ausgerichtet ist. Dieses System wird kontinuierlich weiterentwickelt.

Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen

Ein wesentlicher Schwerpunkt unserer Aktivitäten liegt im Bereich der Verbesserung der Leistungs- und Servicequalität für unsere Kunden. Wir sehen hierin Chancen für zusätzliche Verbesserungen des Kundenzuspruchs.

Das relevante gesamtwirtschaftliche Umfeld könnte sich insgesamt besser entwickeln als bisher erwartet. Daraus resultierende Abweichungen würden sich positiv auf den DB-Konzern und seine Geschäftsfelder auswirken. Unsere strategische Ausrichtung und unsere Marktposition eröffnen uns hier Chancen, von einer positiveren konjunkturellen Entwicklung zusätzlich zu profitieren.

Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

Risiken der DB Station&Service AG liegen vor allem in den folgenden Bereichen:

- ▣ Gesamtwirtschaftliche Entwicklung: Unsicherheiten bestehen insbesondere im Hinblick auf die konjunkturelle Entwicklung in den nächsten Jahren. Für die DB Station&Service AG ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren von Bedeutung.
- ▣ Projektrisiken: Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl komplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen wäh-

rend der häufig mehrjährigen Laufzeiten können zu Projektrisiken führen, die durch die vernetzten Produktionsstrukturen im DB-Konzern auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen haben können. Der DB-Konzern trägt dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Dies gilt insbesondere für die zentralen Großprojekte.

- ▣ Regulierungsrisiken: Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für unser Geschäft zur Folge haben. Gegenstand der Regulierung sind unter anderem die einzelnen Komponenten der von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier besteht das Risiko der Beanstandung und des Eingriffs. Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens.

Aufgrund des derzeitigen Status zu den zivilrechtlichen Prozessen reduzierte sich das Risiko gegenüber dem Vorjahr um rund 4 Mio.€, im Wesentlichen aufgrund des Wegfalls einer Klage. Das verbleibende Risiko ist durch bilanzielle Vorsorgemaßnahmen berücksichtigt. Eine Neubewertung wird im Geschäftsjahr 2020 erfolgen.

- ▣ Betriebsrisiken: Unsere Tätigkeit als Infrastrukturunternehmen basiert auf einem technologisch komplexen, vernetzten Produktionssystem. Bei Betriebsstörungen und insbesondere daraus resultierenden Einschränkungen in der Pünktlichkeit entstehen Risiken für unsere Aktivitäten. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung der Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenes System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Naturereignisse, Unfälle, Anschläge oder auch Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns allerdings nur bedingt beeinflusst werden. Hier gilt unser Bemühen der Minimierung möglicher Auswirkungen.
- ▣ Technikrisiken: Das Angebot und die Qualität der Leistungen hängen in hohem Maße auch von der Verfügbarkeit und der Zuverlässigkeit der eingesetzten Produktionsmittel, zugekauften Vorleistungen sowie der Leistungs-

qualität von Partnern ab. Hierzu führt der DB-Konzern einen intensiven Qualitätsdialog mit den relevanten Lieferanten und Geschäftspartnern.

Wichtige Rahmenbedingungen für den Betrieb sind zudem die sich möglicherweise ändernden Normen und Anforderungen im Bereich der Schieneninfrastruktur. Hier kann der Betrieb bei Abweichungen eingeschränkt oder untersagt werden.

- ▣ **Infrastrukturfinanzierung:** Als wesentliche Regelung der deutschen Bahnreform hat der Bund eine grundgesetzliche Verpflichtung zur Finanzierung der Infrastruktur. Entscheidend ist eine ausreichende Höhe, aber auch eine verlässliche Planbarkeit der zukünftig zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel. Für das Bestandsnetz hat der DB-Konzern mit dem Bund eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) abgeschlossen, die die Finanzierung bis zum Jahr 2029 festschreibt. Für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene ist aber auch eine ausreichende Mittelverfügbarkeit für den systematischen Neubau, Ausbau und die Beseitigung von Engpässen (Bedarfsplaninvestitionen) erforderlich. Zur Durchführung dieser Investitionen sind in unserer mehrjährigen Unternehmensplanung auch Finanzmittel des Bundes und der Länder unterstellt, ohne dass es für sämtliche Projekte bereits abschließende Vereinbarungen gibt. Auch können sich Risiken aus einer möglichen Rückforderung des Bundes durch die Prüfung der zweckentsprechenden Verwendung der Bundesmittel ergeben.
- ▣ **Beschaffungsrisiken:** Je nach Marktsituation können die Einkaufspreise für Rohstoffe, Energie und Transportleistungen schwanken. In Abhängigkeit von der Markt- und Wettbewerbssituation ist es dabei kurzfristig nicht oder nur eingeschränkt möglich, Kostensteigerungen an die Kunden weiterzugeben, mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Margen.
- ▣ **Rechtliche und vertragliche Risiken:** Rechtliche Risiken bestehen unter anderem in Form von Schadenersatzansprüchen sowie aus Rechtsstreitigkeiten. Diese betreffen vielfach Bauprojekte und Immobilien. Es besteht für die DB Station&Service AG zudem das Risiko, dass Ansprüche von EVU aus bereits eingeleiteten oder drohenden Zivilgerichtsprozessen, die im Zusammenhang mit der Anwendung des Stationspreissystems 2005 und 2011 stehen, zu bedienen sind. Hier wird durch Aufrechterhaltung beziehungsweise Durchsetzung der Rechtsposition von DB Station&Service AG versucht, in den Zivilprozessen entsprechend entgegenzusteuern.
- ▣ **IT-, Telekommunikation- und Cyber-Risiken:** Unzureichendes IT-Management kann zu schwerwiegenden Geschäftsunterbrechungen führen. Wir setzen eine Vielzahl von Methoden und Mitteln ein, um diese Risiken zu minimieren.

- ▣ **Compliance-Risiken:** Die Einhaltung von geltendem Recht, Unternehmensrichtlinien und anerkannten regulatorischen Standards ist Aufgabe und Verpflichtung jedes Mitarbeiters des DB-Konzerns. Die Sicherstellung regelkonformen Verhaltens unterstützt der Compliance-Bereich des DB-Konzerns unter anderem durch präventive Maßnahmen wie Schulungen.

Das Risikomanagement ist umfassend in unseren betrieblichen Prozessen implementiert. Es wird regelmäßig überprüft und, soweit erforderlich, zielführend weiterentwickelt.

Umfassendes Risikomanagementsystem

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung des DB-Konzerns vorgegeben und durch die DB Station&Service AG und ihre Tochtergesellschaften umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB Station&Service AG dreimal jährlich berichtet. Für außerhalb des Berichtsturnusses auftretende Risiken und Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht, Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

Im Risikomanagementsystem des DB-Konzerns wird die Gesamtheit der Risiken unter Berücksichtigung von Wesentlichkeitsgrenzen in einem Risikoportfolio sowie einer detaillierten Einzelaufstellung abgebildet. Die im Risikobericht erfassten Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert. Die Analyse umfasst neben den möglichen Auswirkungen zugleich die Ansatzpunkte und die Kosten von Gegenmaßnahmen.

Bewertung der derzeitigen Risikoposition

Im Berichtsjahr lagen die Risikoschwerpunkte der DB Station&Service AG für die Entwicklung im Folgejahr in den Bereichen Instandsetzung der Empfangsgebäude und Entfall der Aufwandsförderung Brandschutz in der LuFV III. Weiterhin wirken Risiken aus den Themen Regulierung sowie Gewährleistung von Objektschutzstandards in den Bahnhöfen. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition von DB Station&Service AG dadurch deutlich erhöht. Gegenläufig wirkten sich die Risikoreduzierung bei Regulierungsrisiken und Ausrüstungsverpflichtungen aus. Die DB Station&Service AG beurteilt die Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken als möglich bis sehr wahrscheinlich.

Als Ergebnis unserer Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden.

Prognosebericht

21 — Konjunkturelle Aussichten

21 — Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

21 — Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

22 — Voraussichtliche Entwicklung der DB Station&Service AG im Geschäftsjahr 2020

Konjunkturelle Aussichten

In Deutschland wird das Wirtschaftswachstum 2020 voraussichtlich etwa auf dem – allerdings niedrigen – Niveau von 2019 bleiben. Bauwirtschaft und robuster privater Konsum bleiben wesentliche Wachstumstreiber. Die Industrieproduktion wird auf dem Niveau von 2019 stagnieren, die Anlageninvestitionen sollten sich stabilisieren. Der Außenbeitrag wird sinken, da die Importe erneut stärker wachsen werden als die Exporte, wobei die Wachstumsraten das Niveau aus den Boomjahren bis 2018 mit deutlichem Abstand nicht erreichen werden.

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Der deutsche Personenverkehrsmarkt sollte 2020 weiter wachsen, wenngleich schwächer als im Berichtsjahr. Neben klimapolitischen Maßnahmen wirken hier im Wesentlichen eine absehbar positive Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen und der verfügbaren Löhne und Gehälter. Gleichzeitig wird ein leichter Anstieg der Kraftstoffpreise erwartet. In diesem Umfeld wird für den Schienenpersonenverkehr mit spürbaren Zuwächsen gerechnet. Unterstützend sollten Angebotsausweitungen und Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung wirken. Das Wachstum im Fernverkehr wird dabei außerdem getrieben durch eine preisbedingt steigende Nachfrage infolge der Mehrwertsteuersenkung auf Fernverkehrstickets. Im Nahverkehr dürfte die Inbetriebnahme des neuen, an das Berliner S-Bahn-System angeschlossenen Flughafens Berlin Brandenburg International ab Herbst zu einem Anstieg der Verkehrsleistung beitragen.

Für 2020 wird ein leichter Anstieg der Transportnachfrage im deutschen Güterverkehrsmarkt erwartet. Zu Beginn des Jahres wird noch mit einer Fortsetzung der negativen Konjunkturimpulse aus dem Berichtsjahr gerechnet. Allerdings sollten leichte Erholungs- beziehungsweise Stabilisierungstendenzen und ein positiver Basiseffekt nach dem schwachen Berichtsjahr dies mehr als kompensieren. Unsicherheiten resultieren unter anderem aus der konkreten Ausgestaltung des Brexits und der Entwicklung von Zollkonflikten. Insbe-

sondere personalbedingte Ressourcenengpässe werden den Markt auch weiterhin prägen und zu einem anhaltenden Preis- und Wettbewerbsdruck führen.

Das Wachstum des SGV in Deutschland dürfte weiterhin durch die schwache Entwicklung in den Bereichen Montan und Massengüter belastet werden. Positive Effekte werden aus der Entwicklung der Konsumgüterindustrie und in der Folge aus dem Kombinierten Verkehr erwartet. Zudem sollten eine steigende Wettbewerbsfähigkeit infolge von Qualitätsverbesserungen sowie Verkehrsverlagerungen von der Straße infolge der Umsetzung des Masterplans SGV (unter anderem Trassenpreisförderung) zum Nachfrageanstieg beitragen. Dämpfend wird unter anderem die Entwicklung bei den Kohletransporten wirken, die weiter zurückgehen werden. Die Nachfrage aus der Stahlindustrie wird bestenfalls stabil auf dem abgeschwächten Vorjahresniveau liegen.

Getrieben durch Taktverdichtungen in einigen Aufgabenträgergebieten wird mit einer positiven Entwicklung der abgerechneten Stationshalte gerechnet. Eine anhaltend hohe Bautätigkeit im Netz wird die Entwicklung bremsen. Der Anteil der DB-konzernexternen Bahnen an den Stationshalten wird auch im Jahr 2020 steigen. Die Einzelhandelsumsätze (ohne Kfz und Tankstellen) sind für 2020 weiter im Aufwärtstrend. Wir erwarten, dass sich die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen weiterhin stabil entwickeln und damit das Vorjahresniveau leicht übertreffen werden.

Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Wir erwarten 2020 durch die vom Klimakabinett der Bundesregierung im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 vorgestellten Maßnahmen zur Unterstützung des Schienenverkehrs in Deutschland eine weitere Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Schiene in Deutschland.

Voraussichtliche Entwicklung der DB Station & Service AG im Geschäftsjahr 2020

Auch im Geschäftsjahr 2020 streben wir eine weitere Verbesserung unserer Marktposition sowie weitere Optimierungen unserer Serviceleistungen an. Im Hinblick auf den Ausbau unserer Infrastruktur liegt unser Fokus im Geschäftsjahr 2020 insbesondere auf der Fortführung bereits begonnener Projekte (Stuttgart 21, München Empfangsgebäude und 2. Stammstrecke München) und der Umsetzung weiterer Rahmenprogramme mit den Bundesländern.

Darüber hinaus bilden die im Geschäftsfeld Personenbahnhöfe aufgesetzten Programme für Basisqualität und strategische Maßnahmen zur Kundenzufriedenheit weiterhin einen Schwerpunkt in der kurz- und mittelfristigen Entwicklung der DB Station & Service AG. Hier steht weiterhin die nachhaltige Stabilisierung der Programmaktivitäten im Fokus. Mit den Programmen soll die Qualität für Bahnkunden deutlich wahrnehmbar verbessert werden, was jedoch deutliche Kostensteigerungen für die Gesellschaft nach sich ziehen wird.

In Bezug auf die Anzahl der Stationshalte gehen wir im Geschäftsjahr 2020 von einer leichten Steigerung aus.

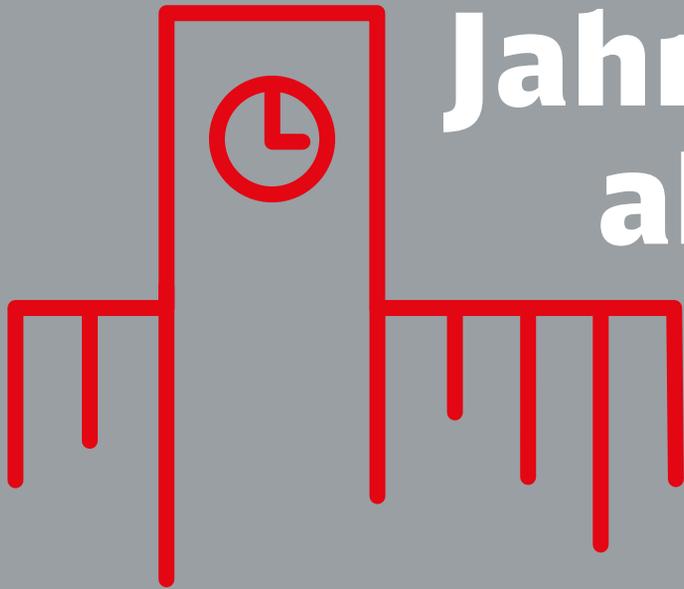
Wir erwarten für das Geschäftsjahr 2020 einen leichten Umsatzanstieg, insbesondere aus einem moderaten Anstieg der Stationsentgelte. Die auch von der konjunkturellen Entwicklung abhängigen Vermietungsumsätze werden voraussichtlich geringfügig über dem Niveau des Berichtsjahres liegen.

Wir rechnen aufgrund oben benannter Programmaktivitäten mit signifikanten Aufwandssteigerungen und einem Wegfall von Sondersachverhalten in 2020 mit einem Ergebnis im Geschäftsjahr 2020, das deutlich unter dem Niveau des Berichtsjahres 2019 liegen wird.

ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung der DB Station & Service AG beziehen. Diese Prognosen stellen Einschätzungen dar, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Annahmen nicht eintreffen oder Risiken – wie sie beispielsweise im Risikobericht genannt werden – eintreten, können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Erwartungen abweichen.

Die DB Station & Service AG übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.



Jahres- abschluss

24 Gewinn- und Verlustrechnung

24 Bilanz

25 Kapitalflussrechnung

26 Entwicklung des Anlagevermögens

27 Anhang

**37 Bestätigungsvermerk des
unabhängigen Abschlussprüfers**

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. – in Mio. €	Anhang	2019	2018
Umsatzerlöse	(12)	1.375	1.357
Andere aktivierte Eigenleistungen	(13)	65	50
Sonstige betriebliche Erträge	(14)	153	128
Materialaufwand	(15)	- 636	- 602
Personalaufwand	(16)	- 367	- 334
Abschreibungen		- 143	- 136
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(17)	- 273	- 248
Beteiligungsergebnis	(18)	2	3
Zinsergebnis	(19)	- 30	- 28
Ergebnis nach Steuern		146	190
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(28)	- 146	- 190
Jahresergebnis		0	0

Bilanz

Aktiva

Per 31.12. – in Mio. €	Anhang	2019	2018
A. ANLAGEVERMÖGEN			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	35	23
II. Sachanlagen	(2)	3.205	3.116
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		2.662	2.673
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		1.669	1.660
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs		841	853
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		0	0
3. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 gehören		76	76
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		178	163
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		289	204
		3.205	3.116
III. Finanzanlagen	(2)	1	2
		3.241	3.141
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)	98	57
Guthaben bei Kreditinstituten		0	0
		98	57
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		0	0
		3.339	3.198

Passiva

Per 31.12. – in Mio. €	Anhang	2019	2018
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(4)	256	256
Kapitalrücklagen	(5)	1.241	1.241
Gewinnrücklagen	(6)	2	2
		1.499	1.499
B. RÜCKSTELLUNGEN	(7)	91	95
C. VERBINDLICHKEITEN	(8)	1.635	1.484
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(9)	114	120
		3.339	3.198

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. – in Mio. €	Anhang	2019	2018
Periodenergebnis (vor Gewinnabführung und Ertragsteuern)		146	190
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens ¹⁾		144	136
Veränderung der Pensionsrückstellungen (ohne konzerninterne Wechsler)		0	0
Cashflow vor Steuern		290	326
Veränderung der übrigen Rückstellungen		-5	-17
Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-55	41
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-59	-63
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		-14	-9
Zinsaufwendungen (+) / Zinserträge (-)		30	28
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		187	306
Einzahlungen aus dem Abgang von Gegenständen des Sachanlagevermögens ¹⁾		68	22
Auszahlungen für Investitionen in das Sach- und Finanzanlagevermögen ¹⁾		-1.089	-875
Auszahlungen für den Erwerb des Deckungsvermögens		0	0
Veränderung der Forderungen aus Cashpooling		-15	-4
Erhaltene Zinsen		1	0
Erhaltene Dividenden		3	3
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-1.032	-854
Auszahlung für Gewinnabführung an Gesellschafter		-190	-186
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung zinsloser Darlehen des Bundes		-3	-3
Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen		890	780
Rückzahlung von Zuschüssen		-22	-9
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Cashpooling		6	0
Gezahlte Zinsen (-)		-30	-27
Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		193	-7
Ein-/Auszahlungen für an Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (konzerninterne Wechsler)		1	0
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		845	548
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds		0	0
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode		0	0
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	(20)	0	0

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände.

Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten						Abschreibungen						Buchwert	
	Vortrag per 01.01. 2019	Über- tragung von/an Konzern- gesell- schaften ¹⁾	Zu- gänge	Umbu- chungen	Ab- gänge	Stand per 31.12. 2019	Vortrag per 01.01. 2019	Über- tragung von/an Konzern- gesell- schaften ¹⁾	Ab- schrei- bun- gen	Umbu- chungen	Ab- gänge	Stand per 31.12. 2019	Stand per 31.12. 2019	Stand per 31.12. 2018
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE														
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	23	0	15	0	0	38	0	0	3	0	0	3	35	23
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände ²⁾	4	0	5	-2	0	7	0	0	0	0	0	0	7	4
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	23	0	15	0	0	38	0	0	3	0	0	3	35	23
SACHANLAGEN														
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken														
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	161	0	4	0	-13	152	0	0	0	0	0	0	152	161
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	2.908	0	80	13	-6	2.995	1.248	0	81	0	-3	1.326	1.669	1.660
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	1.135	0	19	-3	-12	1.139	283	0	18	0	-3	298	841	852
	4.204	0	103	10	-31	4.286	1.531	0	99	0	-6	1.624	2.662	2.673
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	243	0	7	4	-8	246	167	0	10	0	-7	170	76	76
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	541	0	24	22	-5	582	378	0	31	0	-5	404	178	163
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	204	0	106	-36	15	289	0	0	0	0	0	0	289	204
	5.192	0	240	0	-29	5.403	2.076	0	140	0	-18	2.198	3.205	3.116
FINANZANLAGEN														
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	2	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	1	1	2
2. Beteiligungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	1	1	2
Anlagevermögen insgesamt	5.217	0	255	0	-29	5.443	2.076	0	144	0	-18	2.202	3.241	3.141

¹⁾ Die Spalte betrifft Übertragungen im Zusammenhang mit Ausgliederungen und/oder Verschmelzungen. Der jeweilige Tatbestand ist anzugeben.

²⁾ Bei Wesentlichkeit größer 1 Mio. €.

Anhang

Die Gesellschaft unterliegt dem deutschen Handelsrecht. Sie ist wie folgt im Handelsregister eingetragen:

- ▣ Firmenname: DB Station&Service AG
- ▣ Firmensitz: Berlin
- ▣ Registergericht: Amtsgericht Charlottenburg
- ▣ Handelsregister-Nummer: HRB 87691 B

Der Jahresabschluss der DB Station&Service AG ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) in der jeweils aktuell gültigen Fassung sowie der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen aufgestellt. Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, sind gesetzlich vorgesehene Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) zusammengefasst und im Anhang aufgegliedert.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren gemäß § 275 Abs. 2 HGB aufgestellt.

Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

Das Geschäftsjahr der Gesellschaft entspricht dem Kalenderjahr.

(1) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen unverändert.

Entgeltlich erworbene immaterielle Anlagegegenstände, mit Ausnahme geringwertiger Software, sind mit ihren Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen angesetzt. Erworbene, im Einzelfall geringwertige Software wird im Anschaffungsjahr vollständig als Aufwand verrechnet.

Aufgrund wesentlicher Projekte im Zusammenhang mit den Digitalisierungsaktivitäten wird im Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) einheitlich das Wahlrecht gemäß § 248 Abs. 2 HGB zur Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände ausgeübt. Die Bewertung erfolgt zu Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen.

In Höhe des aktivierten Betrags (35 Mio. €; per 31. Dezember 2018: 23 Mio. €) ist gemäß § 268 Abs. 8 Satz 1 HGB eine potenzielle Abführungssperre entstanden. Allerdings stehen den zur Abführung gesperrten Beträgen ausreichend freie Rücklagen gegenüber. Die Beträge sind bei den Rückstellungen erläutert.

Das Sachanlagevermögen ist mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten und, soweit abnutzbar, unter Berücksichtigung planmäßiger Abschreibungen bewertet.

Seit dem 1. Januar 2012 wird der Komponentenansatz im Anlagevermögen für bestimmte Anlageklassen angewendet. Investitionen in die Anlageklassen Hallen- und Bahnsteigdächer, Bahnsteige, unterirdische Haltepunkte und Empfangsgebäude werden mit Projektbeginn ab dem 1. Januar 2012 in physisch separierbare Einheiten unterteilt. Diesen Einheiten wurden aufgrund ihrer unterschiedlichen Lebensdauern entsprechende Nutzungsdauern zugeteilt. Die unterschiedlichen Komponenten werden entsprechend ihrer Nutzungsdauer beschrieben. Den Empfangsgebäuden wurden darüber hinaus Mindestgrößen zugeordnet, die für die Anwendung des Komponentenansatzes erfüllt sein müssen. Ab dem 1. Januar 2016 wurde die Aufteilung der Komponenten der Empfangsgebäude neu definiert. Die Komponente Dach/Fenster/Fassade wurde bislang bei einem vollständigen Austausch beziehungsweise im Rahmen eines Neubaus als eine gesamthafte Komponente bewertet. Zusätzlich gab es bis zum 31. Dezember 2015 die Komponente technische Gebäudeausstattung. Seit dem 1. Januar 2016 werden die Bestandteile Dach und Fassade als jeweils eine Komponente und die Komponenten Zu-/Abluft und Heizanlagen ebenfalls als jeweils eine Komponente bewertet, vorausgesetzt, sie erreichen mindestens 5% des Neuwerts des Empfangsgebäudes. Die bisherigen Komponenten Dach/Fenster/Fassade sowie technische Gebäudeausstattung wurden bisher nicht verwendet.

Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden gegebenenfalls vorgenommen. Sofern der Grund für die außerplanmäßigen Abschreibungen entfallen ist, erfolgt gemäß § 253 Abs. 5 Satz 1 HGB eine Zuschreibung auf fortgeführten Anschaffungskosten oder Herstellungskosten.

Die Herstellungskosten umfassen neben den Einzelkosten auch Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie planmäßige Abschreibungen, soweit diese durch die Fertigung veranlasst sind. Gemeinkosten und Abschreibungen sind auf Basis der bei normaler Beschäftigung und unter wirtschaftlichen Bedingungen anfallenden Kosten ermittelt. Bei selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen werden die Kosten für die Entwicklungsphase aktiviert. Unter Entwicklung ist hierbei die Anwendung von Forschungsergebnissen oder von anderem Wissen für die Neuentwicklung von Gütern oder Verfahren oder deren Weiterentwicklung mittels wesentlicher Änderungen zu verstehen; im Fall selbst

geschaffener Software werden die vor der Inbetriebnahme anfallenden Kosten für das Fachfeinkonzept, Customizing, Programmierung, Testen und Abnahme sowie Migration aktiviert. Zinsen auf Fremdkapital und Verwaltungskosten werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen.

Anschaffungspreisminderungen, die dem Vermögensgegenstand einzeln zugeordnet werden können, werden von den Anschaffungskosten abgesetzt.

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern linear pro rata temporis. Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

	Jahre
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten und deren Änderungen	5 - 50
Bahnkörper, Brücken und Bauten des Schienenwegs	10 - 75
Maschinen und maschinelle Anlagen	8 - 15
Fernmeldeanlagen	5 - 20
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2 - 20
Entgeltlich erworbene und selbst geschaffene Software	3 - 10

Geringwertige Anlagegegenstände im Einzelwert bis 2.000 € werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben und im Anlagenregister als Abgang ausgewiesen.

Finanzanlagen sind mit Anschaffungskosten, gegebenenfalls – bei voraussichtlich dauerhafter oder vorübergehender Wertminderung – unter Vornahme außerplanmäßiger Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert, ausgewiesen. Bei Wegfall der Gründe für Abschreibungen werden entsprechende Zuschreibungen vorgenommen.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken wird durch Einzel- beziehungsweise pauschalierte Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Im DB-Konzern werden seit dem 1. Januar 2018 die bisherigen Verfahren zur Ermittlung der Pauschalwertberichtigung (1%-Regel) und der pauschalierten Einzelwertberichtigung, basierend auf in Abhängigkeit vom Alter der Forderungen differenzierten Prozentsätzen, nicht mehr angewendet. Sie wurden durch ein neues Verfahren ersetzt, demgemäß die Nettoforderungsbestände um auf Erfahrungswerten der Vergangenheit basierende Prozentsätze wertberichtigt werden. Diese Prozentsätze beliefen sich per 31. Dezember 2019 für die DB Station&Service AG im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 1,13% für über-

fällige Forderungen und 0,37% für nicht überfällige Forderungen. Für den Bereich der sonstigen Vermögensgegenstände belief sich dieser Prozentsatz auf 0,1%.

Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklationsbedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung und Ähnliches) werden im Regelfall als Erlösschmälerungen von den Umsatzerlösen berücksichtigt.

Kassenbestände und Bankguthaben sind zu Anschaffungskosten bewertet, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist.

Vermögensgegenstände, die dem Zugriff aller Gläubiger entzogen sind und ausschließlich der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen oder vergleichbaren, langfristig fälligen Verpflichtungen dienen, sind gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit diesen Schulden zu verrechnen. Das Saldierungsgebot gilt auch für korrespondierende Aufwendungen und Erträge aus der Auf- beziehungsweise Abzinsung der Schulden und aus der Bewertung dieser Vermögensgegenstände. Die zur Saldierung herangezogenen Vermögensgegenstände werden gemäß § 253 Abs. 1 Satz 4 HGB vollständig zum beizulegenden Zeitwert auf der Basis von Marktwerten am Bilanzstichtag bewertet. Für die mit den Vermögensgegenständen verbundenen Verpflichtungen ist § 253 Abs. 1 Satz 3 HGB einschlägig.

Bei der DB Station&Service AG wird das Deckungsvermögen, das der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen (sogenannte Contractual Trust Arrangements; CTA) dient, mit der entsprechenden Pensionsverpflichtung verrechnet. Saldiert werden auch die korrespondierenden Aufwendungen und Erträge aus der Auf- beziehungsweise Abzinsung der Pensionsverpflichtungen (einschließlich der Erfolgswirkungen aus der Änderung des Rechnungszinsfußes) und aus der Bewertung sowie den laufenden Erträgen des Deckungsvermögens. Der sich ergebende Saldo wird im Zinsergebnis ausgewiesen.

Der beizulegende Zeitwert übersteigt per 31. Dezember 2019 die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens. Der potenziell abführungsgesperrte Betrag wird durch die korrespondierende Aufstockung der Pensionsverpflichtungen von der garantierten Mindestverpflichtung auf den Zeitwert des Deckungsvermögens vollständig kompensiert, sodass aus der Bewertung des Deckungsvermögens kein abführungsgesperrter Ertrag entstanden ist.

Die DB Station&Service AG hat darüber hinaus langfristig fällige Verpflichtungen aus Wertguthaben für Langzeitkonten. Diese werden gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den durch den beauftragten Treuhänder verwalteten Kapitalanlagen verrechnet. Aufgrund der stets korrespondierenden Wertentwicklung von Rückstellungen und Deckungsansprüchen sind keine abführungsgesperrten Erträge entstanden.

Das Eigenkapital wird mit dem Nennwert ausgewiesen.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen sowie der Anwendung eines Prognosezinssatzes bewertet, der auf der Basis des von der Deutschen Bundesbank per September 2019 veröffentlichten Rechnungszinses für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) hergeleitet wurde. Für CTA werden Pensionsrückstellungen in Höhe des Mindestverpflichtungsumfangs beziehungsweise zu dem den Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwert des Deckungsvermögens angesetzt. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die Pensionsrückstellungen werden gemäß § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre abgezinst. Im Vergleich zur Abzinsung mit dem Sieben-Jahres-Durchschnittszins (1,95%) ergibt sich per 31. Dezember 2019 ein Unterschiedsbetrag von 0,4 Mio. €.

Die wesentlichen per 31. Dezember 2019 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

in %	31.12.2019
Rechnungszinsfuß (Zehnjahresdurchschnitt)	2,69
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	3,10
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	2,00
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	3,17

Die Rückstellungen für Vorruhestands-, Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) aufgrund bestehender Beamtenversorgungszusagen) werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (Anwartschaftsbarwertmethode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gemäß den Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei werden fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre in Höhe von 0,64 % (Vorruhestand) und 0,65 % (Altersteilzeit), 1,29 % (Jubiläum), 1,27 % (Sterbegeld) sowie 1,34 % (mittelbare Altersversorgung) angewendet.

Die Rückstellungen tragen allen erkennbaren bilanzierungspflichtigen Risiken Rechnung. Soweit Aufwendungen wahrscheinliche, aber ihrem Eintrittszeitpunkt nach unbestimmte Verpflichtungen gegenüber Dritten darstellen, werden sie bei den sonstigen Rückstellungen bilanziert.

Die Bewertung der sonstigen Rückstellungen erfolgt in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags. Künftige Preis- und Kostensteigerungen wurden bei der Ermittlung der Rückstellungen berücksichtigt.

Die sonstigen Rückstellungen werden auf Vollkostenbasis ermittelt. Risiken für nicht abgeschlossene Schadensfälle und Prozesse werden grundsätzlich erst ab einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 50 % erfasst.

Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr werden mit dem fristenkongruenten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre der Deutschen Bundesbank abgezinst. Aufwendungen und Erträge aus Änderungen des Abzinsungssatzes und Zinseffekte geänderter Schätzungen der Restlaufzeit werden im Zinsergebnis ausgewiesen.

Die Bewertung der Steuerrückstellungen erfolgt in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

Vor dem Bilanzstichtag getätigte Ausgaben beziehungsweise Einnahmen, die Aufwand beziehungsweise Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen, werden als aktive beziehungsweise passive Rechnungsabgrenzungsposten ausgewiesen.

Aufgrund der bestehenden ertragsteuerlichen Organschaft werden keine latenten Steuern bilanziert.

Forderungen und Verbindlichkeiten gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen Beteiligungsunternehmen der Deutschen Bahn AG (DB AG).

Die Tätigkeit der zugewiesenen Beamten im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG), Art. 2 § 12. Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamten erstattet die DB Station&Service AG dem BEV die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle des zugewiesenen Beamten eine Tarifkraft als Arbeitnehmer beschäftigt werden würde (Als-ob-Abrechnung). Deshalb werden die dem BEV erstatteten Personalkosten der zugewiesenen Beamten aufgrund der wirtschaftlichen Betrachtungsweise unter den Personalaufwendungen ausgewiesen.

Anfallende Aufwendungen für Abfindungszahlungen werden im Personalaufwand ausgewiesen, da es sich regelmäßig um Entgelte für im Rahmen des Beschäftigungsverhältnisses geleistete Dienste handelt.

Abweichend von der in § 275 Abs. 2 HGB vorgeschriebenen Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung werden die sonstigen Steuern nicht unter dem hierfür vorgesehenen Posten Nr. 16 erfasst, da es sich hierbei um Kostensteuern handelt. Diese werden unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

Erläuterungen zur Bilanz

(2) ANLAGEVERMÖGEN

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem Anlagengitter zu entnehmen.

Der gemäß § 285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt 13 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 13 Mio. €), von denen 12 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 11 Mio. €) in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Im Berichtsjahr erhaltene Baukostenzuschüsse in Höhe von 834 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 719 Mio. €) sind von den Anlagen abgesetzt. Die Umbuchungen beinhalten von den in Vorjahren fertiggestellten Anlagen abgesetzte Zuschüsse. In den Abschreibungen sind Abschreibungen auf geringwertige Anlagegegenstände in Höhe von 3 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 3 Mio. €) enthalten.

(3) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

in Mio. €	davon Restlaufzeit		31.12. 2018
	31.12. 2019	mehr als 1 Jahr	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	30	0	22
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	19	0	33
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0
Sonstige Vermögensgegenstände	49	23	2
Insgesamt	98	23	57

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 16 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 16 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 19 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 18 Mio. €). Im Vorjahr wurden Forderungen aus Cashpooling von 15 Mio. € ausgewiesen.

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, resultieren aus Lieferungen und Leistungen.

Die sonstigen Vermögensgegenstände beinhalten Forderungen aus Grundstücksverkäufen in Höhe von 46 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 0 Mio. €).

(4) GEZEICHNETES KAPITAL

Das gezeichnete Kapital der DB Station&Service AG beträgt 256 Mio. €. Das Grundkapital ist eingeteilt in 51.200.000 auf den Inhaber lautende Stückaktien. Die Anteile werden vollständig von der DB AG gehalten.

(5) KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2019 einen Betrag in Höhe von 1.241 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 1.241 Mio. €) aus.

In die Kapitalrücklage wurde der Betrag eingestellt, um den der in der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 1999 anzusetzende Wert der Sacheinlage, die im Rahmen der Ausgründung von der DB AG erbracht wurde, das Grundkapital überstiegen hat, sowie die in den Vorjahren erfolgten Kapitalerhöhungen.

(6) GEWINNRÜCKLAGEN

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Rücklagen und weisen per 31. Dezember 2019 einen Betrag in Höhe von 2 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 2 Mio. €) aus. Sie beinhalten die Auflösungsbeträge aufgrund der im Rahmen der Erstanwendung des BilMoG zum 1. Januar 2010 vorgenommenen Neubewertung von Rückstellungen.

(7) RÜCKSTELLUNGEN

in Mio. €	31.12. 2019	31.12. 2018
	Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	7
Steuerrückstellungen	2	2
Sonstige Rückstellungen	82	87
Insgesamt	91	95

Mit der DB AG besteht seit dem Jahr 2012 eine Vereinbarung zum schuldbefreienden Schuldbeitritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter von der DB Station&Service AG an ihre aktiven und ehemaligen Mitarbeiter erteilten Pensionszusagen. Im Gegenzug hat die DB Station&Service AG eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbeitritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfasst die DB Station&Service AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (3,7 Mio. €; per 31. Dezember 2018: 3,1 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung in gleicher Höhe an die DB AG. Die vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsrückstellungen werden bei der DB AG bilanziert. Die DB Station&Service AG und die DB AG haften für alle bisherigen und zukünftigen Ansprüche der Pensionsberechtigten der Gesellschaft als Gesamtschuldner.

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten arbeitnehmerfinanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) in Höhe von 7 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 6 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12. 2019	31.12. 2018
Verpflichtungen im Personalbereich	26	24
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	9	8
Risikovorsorge für Bauprojekte	5	6
Unterlassene Instandhaltung	27	25
Übrige Risiken	15	24
Insgesamt	82	8

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Tantiemen, Jubiläumsumwendungen, Urlaubsansprüche, Arbeitsmehlleistungen sowie Vorruhestands- und Altersteilzeitverpflichtungen.

Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen. Darin enthalten sind im Wesentlichen Rückstellungen für Risiken aus schwebenden Geschäften sowie für ungewisse Verbindlichkeiten aus Aktiv- und Passivprozessen.

Bei der DB AG ist zentral eine Rückstellung für Archivierungskosten sowie für Kosten künftiger Betriebsprüfungen gebildet.

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und ähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen wird in Höhe von 5 Mio. € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten: 3 Mio. €) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (5 Mio. €) verrechnet.

Den gemäß §268 Abs. 8 HGB für selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens (34 Mio. €) ansonsten zur Abführung gesperrten Beträgen stehen ausreichend freie Rücklagen (1.243 Mio. €) gegenüber, sodass keine Abführungssperre entstanden ist.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (beizulegender Zeitwert: 7 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (7 Mio. €) verrechnet.

(8) VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12. 2019	davon mit Restlaufzeit			31.12. 2018
		bis 1 Jahr	größer 1 Jahr	über 5 Jahre	
Zinslose Darlehen des Bundes	16	3	13	-	19
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1	1	-	-	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	81	79	2	-	83
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.445	230	1.215	849	1.300
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	0
Sonstige Verbindlichkeiten	92	92	0	0	82
davon aus Steuern	4	4	-	-	3
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	-	-	-	-	-
Insgesamt	1.635	405	1.230	849	1.484
davon zinspflichtig	1.221	6	1.215	849	1.027

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 51 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 65 Mio. €) enthalten. Die Verbindlichkeiten gegenüber der Gesellschafterin DB AG, die nicht aus Lieferungen und Leistungen resultieren, betragen 1.394 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 1.235 Mio. €). Diese betreffen von der DB AG gewährte Darlehen von 1.221 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 1.027 Mio. €), mit diesen im Zusammenhang stehende Zinsabgrenzungen von 16 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 14 Mio. €), 6 Mio. € (per 31. Dezember 2018: Forderungen von 15 Mio. €) aus Cashpooling, 5 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 3 Mio. €) aus der umsatzsteuerlichen Organschaft sowie Verbindlichkeiten aus der Gewinnabführung von 146 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 190 Mio. €).

(9) PASSIVE RECHNUNGS- ABGRENZUNGSPOSTEN

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend für zukünftige Geschäftsjahre erhaltene Aufwandszuschüsse (89 Mio. €), die über die Laufzeit der zugrunde liegenden Verträge aufgelöst werden.

Darüber hinaus wird hier im Wesentlichen die Abgrenzung zwischen dem Nominal- und dem Barwert aus der vorzeitigen Tilgung von zinslosen Darlehen (6 Mio. €) und Erlösabgrenzungen aus Erbpachtverträgen ausgewiesen.

(10) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

in Mio. €	31.12. 2019	31.12. 2018
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	90	77
Insgesamt	90	77

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für in Höhe von 83 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 70 Mio. €) bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten. Mit einer Inanspruchnahme aus der gesamtschuldnerischen Haftung ist nicht zu rechnen, da die zugrunde liegenden Verpflichtungen durch die DB AG voraussichtlich erfüllt werden können.

(11) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

in Mio. €	31.12. 2019	31.12. 2018
Bestellobligo für Investitionen	1.981	1.068
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	139	159
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	299	279
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	65	35
Insgesamt	2.280	1.347

Der Anstieg des Bestellobligos um 913 Mio. € resultiert im Wesentlichen aus Verpflichtungen im Zusammenhang mit der 2. Stammstrecke München in Höhe von 831 Mio. € und aus dem Projekt Stuttgart 21 von 76 Mio. €.

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit dem Nominalwert ausgewiesen.

Der Aufwand für Immobilienleasing aus Sale-and-Leaseback-Geschäften belief sich im Berichtsjahr auf 5 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 5 Mio. €). Die Verpflichtungen enthalten zukünftige Leasingaufwendungen in Höhe von 139 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 144 Mio. €), die aus Sale-and-Leaseback-Geschäften für zwei Empfangsgebäude resultieren.

Die zukünftigen Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden wie folgt fällig:

in Mio. €	31.12. 2019	31.12. 2018
FÄLLIGKEITEN		
fällig bis 1 Jahr	34	32
fällig 1 bis 5 Jahre	68	51
fällig über 5 Jahre	197	196
Insgesamt	299	279

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(12) UMSATZERLÖSE

in Mio. €	2019	2018
Verkehrsstationen	921	910
davon Stationsentgelte	909	898
Vermietung einschließlich Verpachtung, Leasing	416	411
Sonstige Umsatzerlöse	38	36
Insgesamt	1.375	1.357

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erlöse aus Nebenkostenabrechnungen in Höhe von 16 Mio. € (im Vorjahr: 16 Mio. €) und aus der Auflösung von Rückstellungen Stationsentgelte von 4 Mio. € (im Vorjahr: 17 Mio. €) enthalten.

(13) ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

Der unter diesem Posten ausgewiesene Betrag beinhaltet aktivierungspflichtige Leistungen in Höhe von 65 Mio. € (im Vorjahr: 50 Mio. €).

(14) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2019	2018
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	10	13
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	0	0
davon sonstige Leistungen Dritte	0	0
Erträge aus Leasing, Vermietung und Verpachtung	0	0
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	69	78
davon übrige staatliche Zuschüsse – öffentliche Hand	65	74
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	55	19
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	10	9
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	0	2
Übrige Erträge	9	7
Insgesamt	153	128
davon periodenfremd	76	43

Die periodenfremden Erträge beinhalten vor allem mit 55 Mio.€ (im Vorjahr: 19 Mio.€) Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und mit 10 Mio.€ (im Vorjahr: 9 Mio.€) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

(15) MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2019	2018
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	88	77
davon Aufwendungen für Energie	90	79
davon Strom	65	56
davon Stromsteuer	6	6
davon sonstige Energien	19	17
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	4	4
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	-6	-6
Aufwendungen für bezogene Leistungen	225	217
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen und Winterdienst	65	161
davon sonstige bezogene Leistungen	55	47
davon Provisionen	5	9
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	323	308
Insgesamt	636	602

Die für selbst erstellte Anlagen bezogenen Lieferungen und Leistungen sind im Materialaufwand erfasst. Die Aktivierung im Anlagevermögen erfolgt über andere aktivierte Eigenleistungen.

(16) PERSONALAUFWAND

in Mio. €	2019	2018
Löhne und Gehälter	299	273
davon für Arbeitnehmer	264	237
davon für zugewiesene Beamte	33	34
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	-	-
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	2	2
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung ¹⁾	68	61
davon für Arbeitnehmer	60	53
davon für zugewiesene Beamte	8	8
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	-	-
davon für Altersversorgung	11	9
Insgesamt	367	334

¹⁾ Auch Zahlungen für Unterstützung zum Beispiel an ehemalige Betriebsangehörige und Hinterbliebene.

In den Löhnen und Gehältern sind 1 Mio.€ (im Vorjahr: 1 Mio.€) für Mitarbeiter übernommene Steuern enthalten.

(17) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2019	2018
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	35	32
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	4	6
Gebühren und Beiträge	15	12
Aufwendungen für Versicherungen	1	1
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	3	3
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	7	7
Forschungs- und Entwicklungskosten	1	2
Sonstige bezogene Dienstleistungen	133	123
davon bezogene IT-Leistungen	26	21
davon sonstige Kommunikationsdienste	36	35
davon sonstige Serviceleistungen	71	67
Aufwendungen aus Schadenersatz	4	0
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	2	1
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	14	10
Sonstige betriebliche Steuern	4	3
Übrige Aufwendungen	50	48
davon Zuschüsse für Anlagen Dritter	4	7
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	10	9
davon sonstige übrige Aufwendungen	36	32
Insgesamt	273	248
davon periodenfremd	16	11

Die periodenfremden Aufwendungen beinhalten mit 14 Mio.€ (im Vorjahr: 10 Mio.€) vor allem Aufwendungen aus dem Abgang von Sachanlagen.

(18) BETEILIGUNGSERGEBNIS

in Mio. €	2019	2018
Erträge aus Beteiligungen	3	3
davon aus verbundenen Unternehmen	3	3
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-1	0
Insgesamt	2	3

Die Abschreibungen auf Finanzanlagen enthalten außerplanmäßige Abschreibungen auf Anteile an der Station Food GmbH in Höhe von 1 Mio.€ (im Vorjahr: 0 Mio.€).

(19) ZINSERGEBNIS

in Mio. €	2019	2018
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-31	-28
davon an verbundene Unternehmen	-27	-26
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-1	-2
Insgesamt	-30	-28

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Der Aufbau der Kapitalflussrechnung folgt grundsätzlich den Empfehlungen des vom Deutschen Standardisierungsrat des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee e. V. (DRSC) entwickelten Deutschen Rechnungslegungs Standard Nr. 2 (DRS 21) Kapitalflussrechnung.

In der Kapitalflussrechnung sind die Zahlungsströme nach den Bereichen laufende Geschäftstätigkeit, Investitionstätigkeit und Finanzierungstätigkeit gegliedert. Innerhalb des Mittelflusses aus laufender Geschäftstätigkeit wird auch der Cashflow vor Steuern ausgewiesen.

(20) FINANZMITTELFONDS

Der Finanzmittelfonds umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln (Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks).

Verbindlichkeiten aus dem Cashpooling werden grundsätzlich nicht in den Finanzmittelfonds einbezogen, da eine Abgrenzung zwischen Finanzierungstätigkeit und der Disposition der liquiden Mittel (DRS 21.34) nicht eindeutig erfolgen kann.

Sonstige Angaben

(21) MITTEILUNG NACH § 20 AKTG

Die DB AG hat der DB Station&Service AG am 20. Juli 1999 nach § 20 AktG mitgeteilt, dass sie alleinige Aktionärin ist.

(22) KONZERNZUGEHÖRIGKEIT

Die DB Station&Service AG ist Tochterunternehmen der DB AG und wird in den für den größten und den kleinsten Kreis von Unternehmen aufgestellten Konzernabschluss der DB AG, Berlin, als oberstes Mutterunternehmen einbezogen, der entsprechend den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den dazu nach § 315e Abs. 1 HGB ergänzenden handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt wird.

Der Konzernabschluss der DB AG wird beim Bundesanzeiger bekannt gemacht und ist unter  WWW.BUNDESANZEIGER.DE erhältlich.

Entsprechend der Befreiungsregelung des § 291 HGB hat die DB Station&Service AG keinen Teilkonzernabschluss erstellt.

(23) ANTEILSBESITZ

Tochterunternehmen – Name und Sitz	Eigenkapital in T €	Ergebnis in T € 2018	Arbeitnehmer	Zuzurechnende Anteile ¹⁾ in %	Durchgerechnete Anteile in %
DB BahnPark GmbH, Berlin	6.562	6.537	19	51	51
Station Food GmbH, Berlin	- 1.205	- 3.040	190	51	51
Clever Order Services GmbH Berlin	200	- 10	0	25	25
MEKB GmbH, Berlin	32	0	0	100	100

¹⁾ Der DB Station&Service AG oder einem abhängigen Unternehmen per 31. Dezember 2019 gehörende Anteile.

(24) BESCHÄFTIGTE

in Vollzeitpersonen	2019		2018	
	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende
Arbeitnehmer	5.048	5.225	4.716	4.806
Zugewiesene Beamte	810	782	864	835
	5.858	6.007	5.580	5.641
Auszubildende	318	385	348	403
Insgesamt	6.176	6.392	5.928	6.044

Die Zahl der Mitarbeiter wird innerhalb des DB-Konzerns zur besseren Vergleichbarkeit in Vollzeitpersonen ausgewiesen. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden demnach entsprechend ihrem Anteil an der tariflichen Jahresarbeitszeit in Vollzeitkräfte umgerechnet.

Beamte der DB Station&Service AG sind entweder kraft Art. 2 § 12 Eisenbahnneuordnungsgesetz zugewiesen oder von ihrem DB-konzerninternen Zuweisungsbereich zur DB Station&Service AG abgeordnet worden. Sie arbeiten für die DB Station&Service AG, ihr Dienstherr ist das BEV.

(25) MITGLIEDER UND GESAMTBZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2019 an:

Bernd Koch

Vorsitzender des Vorstands,
zusätzlich kommissarisch Ressort Finanzen/Controlling,
(seit 1. Juli 2019 bis 31. Januar 2020),
Berlin

Ute Möbus (bis 30. Juni 2019)

Ressort Finanzen/Controlling,
Berlin

Heike Fölster (seit 1. Februar 2020)

Ressort Finanzen/Controlling,
Hamburg

Sven-Uwe Hantel (seit 1. Januar 2019)

Ressort Produktion,
Ludwigsburg

Andreas Springer (bis 31. Oktober 2019)

Ressort Personal,
Berlin

Ralf Thieme (seit 1. November 2019)

Ressort Personal,
Dresden

Als Aufsichtsrat waren bestellt:

Martin Seiler

Vorsitzender des Aufsichtsrats
Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Unkel

Regina Rusch-Ziemba*

Stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats,
stellvertretende Vorsitzende der Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft (bis 12. November 2019),
Beschäftigte der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft
(seit 13. November 2019),
Hamburg

Martha Armani*

Stellvertretende Vorsitzende des Betriebsrats Regional-
bereich Süd der DB Station&Service AG,
Huglfing

Karl Heinz Ferstl*

Leiter Operations DB Station&Service AG,
Neumarkt in der Oberpfalz

Dirk Fischer

Rechtsanwalt,
Hamburg

Dr. Christine Hasche-Preuß

Diplom-Volkswirtin,
Hamburg

Uwe Henschel*

Geschäftsstellenleiter der Eisenbahn-
und Verkehrsgewerkschaft,
Hoppegarten (Mark)

Manuela Herbolt

Konzernbevollmächtigte für die Länder Hamburg
und Schleswig-Holstein sowie Bremen und Niedersachsen
der Deutschen Bahn,
Langenhagen

Dr. Jens Klocksinn (seit 21. Februar 2019)

Referatsleiter E12 im Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur,
Kleinmachnow

Heike Moll*

Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats
der DB Station&Service AG,
München

Thomas Schick*

Betriebsratsvorsitzender Betriebsrat Wahlbetrieb Südwest
der DB Station&Service AG,
Winnenden

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.

<i>in T €</i>	2019
Gesamtbezüge des Vorstands	1.198
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	-
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	-
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	77

Die Gesamtbezüge des Vorstands bestehen aus einer fixen Grundvergütung in Höhe von insgesamt 763 T €, einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme in Höhe von 294 T € und einem langfristigen Bonusprogramm mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (Long-term Incentive Plan). Die Gesamtbezüge umfassen daneben auch sonstige Zusagen sowie Nebenleistungen.

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats betragen 77 T € (im Vorjahr: 83 T €).

Den Mitgliedern des Vorstands wurden im Berichtsjahr keine Kredite und Vorschüsse gewährt.

Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen.

Die DB Station&Service AG haftet im Rahmen der gesamtschuldnerischen Haftung mit der DB AG für Pensionszusagen aus dienstvertraglichen Beziehungen mit zwei Mitgliedern des Vorstands in Höhe von 3.173 T €.

(26) HONORARE DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Auf die Angaben zu den Honoraren des Abschlussprüfers der Gesellschaft wurde verzichtet, da diese Angaben im Konzernabschluss der DB AG enthalten sind.

(27) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

LuFV III seit 1. Januar 2020 in Kraft

Die Laufzeit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) II endete per 31. Dezember 2019. Der Bund – vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und das Bundesministerium der Finanzen – hat sich am 14. Januar 2020 mit der DB AG auf eine neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) mit einer Laufzeit von zehn Jahren verständigt, die zum 1. Januar 2020 in Kraft getreten ist. Bis zum Jahr 2029 sollen insgesamt 86 Mrd. € in den Erhalt und die Modernisierung des Bestandsnetzes fließen (davon 24 Mrd. € aus Mitteln des DB-Konzerns).

Umsetzung der Maßnahmen aus dem Klimapaket

Auf Grundlage des Klimaschutzprogramms der Bundesregierung werden zur Stärkung der Schiene bis 2030 zusätzliche Bundesmittel in Höhe von 11 Mrd. € bereitgestellt. Ende Januar 2020 haben sich Bund, DB AG, DB Netz AG, DB Station&Service AG und die DB Energie GmbH in einer Absichtserklärung auf den Zufluss und die Verwendung der Mittel verständigt. Die Mittel werden ausschließlich in der Infrastruktur eingesetzt und sollen je zur Hälfte als Eigenkapital (zur Aufstockung des Eigenkapitals der DB Netz AG und der DB Station&Service AG) und als Investitionszuschüsse zufließen.

Die als Eigenkapitalerhöhung auszureichenden Mittel stehen noch unter dem Vorbehalt der beihilferechtlichen Abstimmung mit der Europäischen Kommission. Die Auszahlung der gesamten Mittel steht unter dem Vorbehalt der Entscheidung des Haushaltsgesetzgebers.

(28) BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG

Das Ergebnis vor Gewinnabführung wird aufgrund eines mit der DB AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an diese abgeführt.

Berlin, den 24. Februar 2020

DB Station&Service AG
Der Vorstand

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die DB Station&Service Aktiengesellschaft, Berlin

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der DB Station&Service Aktiengesellschaft, Berlin, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2019 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der DB Station&Service Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- ☐ entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2019 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 und
- ☐ vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt »Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts« unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote).

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Geschäftsberichts – ohne weitergehende Querverweise auf externe Informationen –, mit Ausnahme des geprüften Jahresabschlusses, des geprüften Lageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks.

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- ▣ wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zum Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- ▣ anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- ▣ identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- ▣ gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- ▣ beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ▣ ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- ▣ beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- ▣ beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.

- ▣ führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Frankfurt am Main, den 24. Februar 2020

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Detlef Reichenbach
Wirtschaftsprüfer

ppa. Christian Boesenberg
Wirtschaftsprüfer

Moderner werden

An bereits 70 Stationen haben wir 2019 die Reisendeninformation für unsere Kunden verbessert, bis 2022 werden alle Bahnhöfe, die mit Infotafeln und Zuganzeigern ausgestattet sind, umgestellt: Unsere Tafeln und Anzeiger verfügen über mehr Details zu Reise, Anschlüssen und Wagenreihung. So wird die zuverlässige Information der Reisenden trotz Gleiswechseln oder verspäteter Züge verbessert.



Riesa - Leipzig Hbf - Erfurt Hbf - Gotha -
Eisenach - Fulda - Frankfurt(M)Hbf - Mainz Hbf
Wiesbaden Hbf

12:16
12:58
13:16

RE 1568
IC 2442

RE 18 Cottbus Hbf via Coswig
IC 2442 Köln Hbf via Leipzig Hbf

B C D E
7 11 24 23 22 21

6
C

Yellow warning sign: Train crossing





Bericht des Aufsichtsrats

42 Sitzungen des Aufsichtsrats

42 Arbeitsschwerpunkte

42 Jahresabschluss

**43 Veränderungen in der Besetzung
von Aufsichtsrat und Vorstand**

Bericht des Aufsichtsrats

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu insgesamt vier Sitzungen und einem Strategieworkshop zusammen. Alle Aufsichtsratsmitglieder haben mindestens an der Hälfte der Sitzungen in vollem Umfang teilgenommen. In den Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der DB Station&Service AG und ihrer Beteiligungsunternehmen, die wesentlichen Geschäftsvorfälle sowie die beabsichtigte Geschäftspolitik ausführlich informiert. Der Aufsichtsrat befasste sich umfassend mit der Arbeit des Vorstands sowie der Lage und Entwicklung des Unternehmens. Er beschäftigte sich eingehend mit den Geschäftsvorfällen, die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen seiner Zustimmung unterliegen.

Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats trat zu vier Sitzungen zusammen und hat zudem eine Telefonkonferenz abgehalten. Dabei wurden in vertiefter Aussprache die jeweiligen Schwerpunktthemen der Aufsichtsratsitzungen einschließlich personeller Angelegenheiten des Vorstands vorbereitet.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats stand laufend in Verbindung mit dem Vorstand und insbesondere dessen Vorsitzendem und wurde über alle wichtigen geschäftspolitischen Entwicklungen informiert.

Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 13. März 2019 hat sich der Aufsichtsrat insbesondere mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2018 befasst. Zudem wurde der Aufsichtsrat über die Struktur und Systematik des Vergütungssystems für Konzernführungskräfte, obere und leitende Führungskräfte im DB-Konzern 2019 unterrichtet. Ferner hat sich der Aufsichtsrat mit personellen Angelegenheiten des Vorstands befasst.

In einer außerordentlichen Sitzung am 20. September 2019 hat sich der Aufsichtsrat gemeinsam mit dem Aufsichtsrat der DB Netz AG über den aktuellen Stand und die Ergebnisse der Verhandlungen über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III berichten lassen.

In seiner Sitzung am 21. November 2019 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2020 beschäftigt und die Budgetplanung 2020 inklusive der in 2020 geplanten Investitions- und Aufwandsprojekte zur Kenntnis genommen. Die Befassung mit der Mittelfristplanung 2020 bis 2024 wurde bis zur Überarbeitung der Mittel- und Langfristplanung des Konzerns zurückgestellt. Des Weiteren hat sich der Aufsichtsrat über die Feststellungen zum Internen

Kontrollsystem (IKS) informieren lassen. Zudem hat der Aufsichtsrat den Zielvereinbarungen für den Vorstand für das Geschäftsjahr 2020 zugestimmt. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat Änderungen in der Geschäftsordnung für den Vorstand der DB Station&Service AG beschlossen.

Ferner wurde der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2019 über die Dachstrategie Starke Schiene informiert und hat sich im Rahmen eines Workshops über die Verzahnung der Dachstrategie mit der Strategie der DB Station&Service AG unterrichten lassen.

Darüber hinaus beschäftigte sich der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2019 unter anderem mit den Beteiligungen der DB Station&Service AG und der geplanten Gründung des Joint Ventures Coworking. Der Aufsichtsrat hat sich zudem über die Vorbereitungen bezüglich der bevorstehenden Verlängerung der Sicherheitsgenehmigung der DB Station&Service AG in 2020 informieren lassen. Er wurde fortlaufend über den aktuellen Stand ausgewählter Bauprojekte unterrichtet. Der Aufsichtsrat erhielt Informationen über den aktuellen Aufklärungsstand der Sonderuntersuchung zu Beraterverträgen und das abschließende Untersuchungsergebnis für die DB Station&Service AG. Zudem wurde dem Aufsichtsrat quartalsweise über den aktuellen Stand der Projekte Stuttgart 21 und NBS Ulm–Wendlingen berichtet.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Station&Service AG zum 31. Dezember 2019 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, geprüft und mit uneingeschränktem Bestätigungsvermerk versehen.

Des Weiteren hat der Abschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung das Risikomanagementsystem gemäß dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) geprüft und keine Einwände erhoben.

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 18. März 2020 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der DB Station&Service AG für das Geschäftsjahr 2019 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Gewinn wird



Martin Seiler

Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Station&Service AG

aufgrund des mit der Deutschen Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an diese abgeführt. Der Jahresabschluss der DB Station&Service AG für das Geschäftsjahr 2019 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

In der außerordentlichen Hauptversammlung am 21. Februar 2019 wurde Herr Dr. Jens Klocksinn mit sofortiger Wirkung in den Aufsichtsrat und in der Aufsichtsratssitzung am 13. März 2019 zum Mitglied des Vermittlungs- und Präsidialausschusses gewählt. Er folgt damit Herrn Hans-Jörg Jacobs, der sein Aufsichtsratsmandat und die damit verbundenen Mitgliedschaften im Vermittlungs- und Präsidialausschuss mit Ablauf des 31. Dezember 2018 niedergelegt hat.

Frau Ute Oldenburg (vormals Möbus) hat mit Ablauf des 30. Juni 2019 ihr Mandat als Vorstandsmitglied der DB Station&Service AG, zuständig für das Ressort Finanzen/Controlling (I.SF), niedergelegt. Im Rahmen eines schriftlichen Umlaufverfahrens hat der Aufsichtsrat Herrn Bernd Koch interimweise ab 1. Juli 2019 bis zur Nachbesetzung die Verantwortung für das Ressort Finanzen/Controlling (I.SF) in Personalunion übertragen.

In einer weiteren außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am 20. September 2019 wurde Frau Heike Fölster für den Zeitraum vom 1. März 2020 bis 28. Februar 2023 zum Mitglied des Vorstands der DB Station&Service AG, zuständig für das Ressort Finanzen/Controlling (I.SF), bestellt. In der Aufsichts-

ratssitzung am 21. November 2019 wurde als neuer Bestellzeitraum für Frau Fölster der 1. Februar 2020 bis zum 31. Januar 2023 beschlossen.

In der weiteren außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am 20. September 2019 wurde ferner Herr Ralf Thieme für den Zeitraum vom 1. November 2019 bis 31. Oktober 2022 zum Mitglied des Vorstands der DB Station&Service AG, zuständig für das Ressort Personal (I.SH), bestellt. Herr Thieme folgt Herrn Andreas Springer, der sein Vorstandsmandat mit Ablauf des 31. Oktober 2019 niedergelegt hat.

Der Aufsichtsrat spricht allen ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern und dem ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitglied an dieser Stelle seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit aus.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB Station&Service AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2019 geleisteten Einsatz.

Berlin, im März 2020

Für den Aufsichtsrat

Martin Seiler
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Station&Service AG

Moderner werden

In 2019 haben wir an 16 Zukunftsbahnhöfen neue Services und Angebote gestartet. Mit Maßnahmen wie digitalen Mülleimern, einer Mooswand für ein besseres Klima und Parkplätzen für E-Scooter wollen wir die Zufriedenheit unserer Kunden erhöhen.

Kontaktinformationen

DB STATION&SERVICE AG

Europaplatz 1
10557 Berlin
www.dbnetze.com

INVESTOR RELATIONS

Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Europaplatz 1
10557 Berlin

Telefon – 030.297-64031
E-Mail – ir@deutschebahn.com
Internet – www.deutschebahn.com/ir



Dieser Geschäftsbericht, der Integrierte Bericht des DB-Konzerns, der Lagebericht und Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet unter  [WWW.DB.DE/BERICHTE](http://www.db.de/berichte) abrufbar.



KONZERNKOMMUNIKATION

Allgemeine Unternehmenspublikationen und den Wettbewerbsbericht können Sie im Internet einsehen beziehungsweise bei der Konzernkommunikation bestellen:

Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Telefon – 030.297-61030
E-Mail – presse@deutschebahn.com
Internet – www.deutschebahn.com/presse

NACHHALTIGE PRODUKTION

Papier aus zertifizierter nachhaltiger Produktion. Die Druckerei ist nach den Standards von FSC und PEFC zertifiziert. Die Einhaltung der strengen Regeln für den Umgang mit dem zertifizierten Papier wird jedes Jahr in entsprechenden Audits überprüft.



Mineralölfreie Druckfarben. Dieser Bericht wurde mit mineralölfreien Farben auf Basis nachwachsender Rohstoffe gedruckt.



Ressourcenschonung. Mit dem Einsatz prozessfreier Druckplatten werden Entwicklungs-, Reinigungs- und Gummierarbeiten nach der Belichtung gespart. Der Einsatz von Chemikalien sowie die Nutzung von Frischwasser zur Spülung der Druckplatten entfallen und der Stromverbrauch wird reduziert.



Energieeffizienter Druck. In der Druckerei wurde ein Energiemanagement implementiert und ein Energieaudit nach DIN EN 16247_1 durchgeführt.



Impressum

Redaktion: Deutsche Bahn AG, Investor Relations, Berlin
Gestaltung und DTP: Studio Delhi, Mainz
Lektorat: AdverTEXT, Düsseldorf
Lithografie: Koch Prepress GmbH, Wiesbaden
Druck: W. Kohlhammer Druckerei GmbH + Co. KG, Stuttgart
Fotografie und Beratung: Max Lautenschläger, Berlin

Bildnachweis:  Titel Umschlag,
U2 DB AG / Max Lautenschläger
 2 DB AG / Philipp von Recklinghausen,
lingqi xie via Getty Images
 40 DB AG / Benjamin Pritzkeleit
 43 DB AG / Max Lautenschläger,
lingqi xie via Getty Images
 44 DB AG / Jet-Foto Kranert

DB Station&Service AG
Europaplatz 1
10557 Berlin

www.dbnetze.com

